3 руб.

3

2в

2448

ИСТОРІЯ КОРАБЛЯ.

ОБЩЕДОСТУПНОЕ ИЗЛОЖЕНІЕ СУДОСТРОЕНІЯ И СУДОХОДСТВА У ВСѢХЪ ПРИБРЕЖНЫХЪ НАРОДОВЪ ОТЪ ДРЕВНѢЙШИХЪ ВРЕМЕНЪ ДО НАШИХЪ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО.

ТОМЪ I.

Часть 1-я. Судостроеніе и судоходство въ древнія времена.

Часть 2-я. Судостроеніе и судоходство въ средніе вѣка.

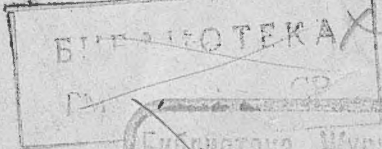
Сто одинъ политипажъ въ текстѣ.



„Каждое Государство имѣющее одну армію—имѣетъ одну руку. Государство имѣющее армію и флотъ имѣетъ ихъ двѣ“.

Петръ Великій.

Сочиненіе Н. Боголюбова.







Москва, 1879 года.

Типографія Л. Ѳ. Снегирева, Остоженка, Савеловскій пер., д. Снегиревой.


ТИПОГРАФІЯ СНЕГИРЕВА
ТРУДЪ
МОСКВА



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСОЧЕСТВУ

ГОСУДАРЮ

ВЕЛИКОМУ КНЯЗЮ

НАСЛѢДНИКУ ЦЕСАРЕВИЧУ

АЛЕКСАНДРУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ

Имѣетъ счастіе посвятить

НИКОЛАЙ БОГОЛЮБОВЪ

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ

(бывшій флота лейтенантъ).

Оглавленіе I тома.

Часть 1-я.

I Начало судосроенія, гдѣ его искать? *). Прибрежные народы оставившіе слѣды мореходной дѣятельности: Ассирія и Вавилонъ (4). Китайцы (10). Финикіяне (11). Карѳагеняне (15). Египтяне, ихъ судостроеніе (17). Суда: рѣчныя (21), потѣшныя (23), похоронныя (23), военныя (24), украшенія (27), суда гиганты (28). Путешествія и открытія (31). Персы (32). Іудеи, Греки (33). Родосцы, Коринѳъ (35). Аѳиняне (36). Индія, походы Александра Великаго (38). 1

II Судостроеніе у древнихъ грековъ, его начало (41). Главное раздѣленіе судовъ, названіе частей судоваго набора (42). Части: носовая (44), кормовая (45). Руль (45). Весла (46). Палубы и верхній бортъ (48). Тараны (49), Эпотиды (50). Башни (51). Украшенія (52). Окраска судовъ (54). Якоря (55). Канаты (56). Мачты, реи, паруса, оснастка (56). Разноцвѣтные паруса (58). Строительные матеріалы (59). Различіе судовъ по числу рядовъ веселъ (60) Униремы (61). Биремы (63). Триремы и проч. (65). Таблица размѣровъ судовъ (70). Спускъ кораблей (71). Ихъ скорость (71). Гребля (72). Порядокъ управленія судами (72). Флотоводцы, командиры судовъ (72). Подчиненныя лица (73). Божества, морскіе инструменты (73). . 42

*) Числа показываютъ страницы въ текстѣ.

III Римъ. Первый флотъ Римлянъ, первыя морскія побѣды (75). Суда, употреблявшіяся Римлянами: Либурны (78). Актуаріи (80). Міопароны (81). Главнѣйшіе эпизоды изъ морской ихъ исторіи (82). 75

IV Тактика древнихъ народовъ, абордажъ (89). Тараны, копья, дельфины, абордажъ и абордажныя крючья, дреки, corvus, палицы, мечи. Пріемы маневрированія; нѣкоторыя правила, употреблявшіяся въ сраженіяхъ. Боевые строи въ которые строились флоты: строй въ одну линію. Строй полукружія, строи porceps, cuneus (89). 89

V Сѣверные народы. Норманы, краткій историческій очеркъ ихъ морской дѣятельности. Набѣги (94). Первыя суда Нормановъ (97). Древній ботъ, найденный въ Даніи и подобные же боты, найденные въ Великобританіи (99). Суда употреблявшіяся Норманами: Драконъ (101). Шнеккаръ (101). Транъ (102). Коверъ въ Баіе, какъ драгоцѣнный археологическій памятникъ (102). Корабли изъ флота Вильгельма Завоевателя. Два рисунка нормандскихъ судовъ изъ сочиненія Струтта (104). Штевни на судахъ, какъ отличительность внѣшней конструкціи (104). Внутреннее расположеніе (105). Украшеніе и роскошь (105). Руль, мачты (106). Оснастка и паруса (107). Снасти, флагъ, якоря (108). Вооруженіе боевое (108). Боевыя построенія флотовъ (109). Мореплаваніе (110). Германцы (111). Галлы (112). Современное состояніе Испаніи и Португаліи (113). Славяне (113). Британія (114). 94

Часть 2-я.

I Мореплаваніе и судостроеніе въ средніе вѣка: Греки (119). Германцы, Фризы, Ганзейскій союзъ (120). Марсель (121). Амальфи, Венеція (122). Генуя (127). Болонья, Анкона, Пиза (129). Флоренція, Сарацины (130), Турки и Мавры (131). Испанія и Португалія (132). Славяне (132). Франція (134). Англія (135). 119

II Судостроеніе и судоходство въ средніе вѣка. Длинныя суда: Дромоны (139). Памфилы (141). Галеры (141). Галера буцентавръ (157). Гондолы (158). Галера Фаусто (159). Галеасы (159). Гаты или Каты (161). Шеланды, Гиппагоги и Шеланды памфилы (161). Уксеры (162). Рамберги (163). Гальоты (163). Пипасы (164). Бригатины (165). Кастаделлы, фелуки, фрегаты, флейты (165). Фюсты (166). Баркалоны (166). Турецкія суда: галеры, галеасы, гальоты, бригантины (166). Саэтты (167). Мавританскіе уксеры. Турецкія фелуки, фюсты, сапки, канки, кочермы (168). Шіурма (галерный экипажъ). Жизнь галерниковъ, описаніе очевидца, галерные капитаны и должностныя лица, ихъ значеніе на галерѣ, напыщенность капитановъ. Капитанскій смотръ галерѣ (168). Украшенія, флаги, гвидоны, щегольство ими, ихъ значеніе (174). 138

III Короткія суда: Медленное улучшеніе судостроенія. Значеніе слова нефъ въ средніе вѣка. Нефъ, какъ названіе судна особаго, своеобразнаго типа (178). Первыя положительныя свѣдѣнія о нефахъ. Нефы во флотѣ Людовика IX, ихъ конструкція, размѣры, внутреннее размѣщеніе, рангоутъ. Окраска нефовъ, нефы торговые и военные, ихъ боевое вооруженіе (180). Нефъ, подаренный Венеціанцами императору Эммануилу Комнену (185). Перевозка на нефахъ богомольцевъ (186). Египетскій корабль Исписъ (188). Нѣкоторые законы о числѣ экипажа и вооруженіе его на нефахъ (189). Нефъ позднѣйшихъ временъ по введеніи артиллеріи (190). Каракки (192). Нѣсколько свѣдѣній о французскихъ каракахъ, большой караккопъ Франциска I (193). Каракка Генуезская (195). Гальоны (196). Гальоты (198). Гукоры, марсильяны (199). Бертоны (200). Маоны, тариды (200). Карамуссалы, паландры (201). Биландеры, жермы, полякры, тартаны, барки, баркботы (202). Скафы, кокп (203). Фильвы или копы, буссы (204). Шнякп, габары, шебеки (205). Баленеры, карабеллы (206) 178

IV Тактика средневѣковаго періода до введенія огнестрѣльнаго оружія: тактическіе пріемы, предлагавшіеся Львомъ VI, Константиномъ Багрянороднымъ и другими (210). Позднѣйшія тактическія правила, предложенныя Пантеро-Пантера, когда парусныя суда включены были въ разрядъ боевыхъ судовъ (212). Нѣсколько примѣровъ, гдѣ пользовались такими правилами (214). Первое сочиненіе о морской тактикѣ Ливейра (216). Истребленіе королемъ Ричардомъ Сарацинскаго дромона (217). Водолазы (218). Греческій огонь и употреблеріе его на военныхъ флотахъ (219). . . 210

V Артилерія. Первыя о ней свѣдѣнія, медленное введеніе ея въ военныхъ флотахъ. Причины медленности (220). Артиллерія, впервые поставленная на галерахъ; первое артиллерійское морское сраженіе и его неудача (222). Время, когда она начала входить во всеобщее употребленіе на военныхъ судахъ, правила: сколько, гдѣ какія. орудія слѣдуютъ ставить на галерахъ, нефахъ и другихъ судахъ (222). Снаряды для нихъ. Мортиры (225). Время приспособленія артиллеріи на десантныхъ гребныхъ судахъ, колесные станки (225). Названія и размѣры орудій, употреблявшихся въ минувшихъ столѣтіяхъ (226). Способы заряжанія стрѣльбы (227). Снаряды. Выдержки изъ нѣсколькихъ сраженій, съ артиллеріей (227). Пушка la consulaire, взятая французами въ Алжирѣ (228) 221

VI Пираты (229). Флибустьеры (235). Карсары, приватиры, крейсеры (238). Торгъ неграми (254). Кораблекрушонія (263). Китовая ловля (267). Повѣрья моряковъ (270). Морскіе законы о наказаніяхъ (283). Сигналы (288) 229

VII Суда антиевропейскія. Общій взглядъ на нихъ и подраздѣленіе ихъ по внѣшнему виду. Суда употребляемыя на прибрежьяхъ различныхъ государствъ и на островахъ разныхъ группъ (архипелаговъ) (292). Африка. Островъ Мадагаскаръ (293). Азія: Маскатъ (294). Заливъ Кутча (296). Острова Малдивскіе, Малабарскій берегъ (297). Лодка сул-

тана Траванкорскаго. Берегъ Коромандельскій, островъ Цейлонъ, Мадрасъ (299). Бенгалъ (302). Берегъ Бирманскій. (304). Сіамъ (305). Японія (306). Китай (307). Кохинхина (315). Острова Филиппинскіе (317). Архипелагъ Малайскій, островъ Суматра, острова Молукскіе (317). Острова Великаго океана, общій взлядъ на нихъ (323). Лѣвая группа: новая Гвинея, новая Голландія, новая Зеландія (325). Правая или восточная группа. Мореплаватели ихъ открывшіе. Общій характеръ островитянъ (329). Архипелагъ Каролинскій. (333). Архипелагъ Санта-Круцъ (334). Новая Ирландія (336). Новая Каледонія (336). Архипелагъ Вити (336). Архипелагъ Тонга-Табу (337). Архипелагъ Таити (340). Архипелагъ Помоту (343). Архипелагъ Гаваи (Сандвичевъ) (334). Сѣверозападные берега Америки. Полуостровъ Камчатка. Острова Алеутскіе. Гренландія (346). Государства въ южной Америкѣ: Перу, Чили, Огненная земля, Ріо-де-Лаплата. Бразилія, Урагвай и Аргентинская республика (351). . 292

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Предлагая настоящую книгу публикѣ, спѣшу оговориться что составлялъ ее не для моряковъ. Моряки имѣютъ свои спеціальныя сочиненія; имъ возможно пополнять теоретическія свѣдѣнія чрезъ практику. Да я и не рѣшился бы предлагать имъ что либо спеціальное, мною составленное. Паръ и желѣзо, въ короткое время, усложнили морскую науку такъ, что мнѣ, моряку сороковыхъ годовъ, моряку, такъ сказать парусннку, было бы это не по силамъ. Не переставая сочувствовать морю и морскому дѣлу, я охотно слѣдилъ за нововведеніями по разнымъ отраслямъ морской спеціальности и собравъ свои замѣтки въ одно цѣлое, рѣшился издать ихъ въ свѣтъ подъ заглавіемъ исторія корабля.

Въ нашей современной литературѣ есть много сочиненій, правда болѣе переводныхъ, по разнымъ отраслямъ знаній. Въ ней затронуты всѣ вопросы касающіеся улучшенія человѣческаго быта; но вопросъ о богатствѣ пріобрѣтаемомъ чрезъ морскую торговлю; о благосостояніи тѣхъ государствъ, которыя имѣютъ многочисленные торговые флоты и о той громадной пользѣ, которую собственный нашъ флотъ могъ бы принести нашему отечеству, по странной случайности, оставался не тронутымъ до нашихъ дней. Правда, вопросъ этотъ поднятъ былъ еще Петромъ I; но жизнь великаго преобразователя была слишкомъ скоротечна и положенное великимъ царемъ доброе начало заглохло, замерло съ его кончиной. Только въ настоящее время мы какъ будто отрѣшаемся отъ долговременнаго усыпленія. Только съ недавнихъ поръ, въ литературѣ нашей начали заговаривать о созданіи отечественнаго торговаго флота, который избавилъ бы насъ отъ услужливыхъ иностранцевъ и далъ бы намъ возможность сберечь нѣсколько десятковъ милліоновъ, платимыхъ нами за вывозку отъ насъ нашихъ же товаровъ; но отъ слова до дѣла еще очень

и очень далеко. Для флота нужны морскія суда, для ихъ постройки нужны люди, знающіе дѣло судостроенія. Для движенія судовъ нужны свѣдующіе шкипера, штурмана, матросы,—словомъ для созданія торговаго флота нужны люди съ разнообразными спеціальными знаніями. Въ этомъ то и состоитъ наше больное мѣсто. Чтобы подготовить такихъ людей необходимы учителя и школы. Чтобы пріохотить къ поступленію въ нихъ молодыя наши силы, нужны сочиненія, которыя въ легкомъ, доступномъ для незнающихъ, изложеніи знакомили бы молодежъ съ разнообразными отрослями морской дѣятельности и возбуждали бы желаніе испытать себя на новомъ, незнакомомъ имъ пути. Такихъ сочиненій нѣтъ. Въ дѣтской литературѣ можно, правда, встрѣтить нѣсколько плохо, въ морскомъ отношеніи, переведенныхъ книжекъ въ родѣ того, какъ какой нибудь маленькій Жоржъ попалъ на купеческій корабль юнгой, какъ лазалъ онъ по канатамъ, какъ знакомился съ дикарями, какъ корабль попалъ на мель, какъ разбился онъ и Жоржъ спасся на боченкѣ, словомъ разсказы въ родѣ Робинзона и т. п. Но изъ нихъ нельзя извлечь ничего, чтобы могло бы ознакомить съ морскимъ дѣломъ, да и вообще произвести на кого-либо выгодное и полезное впечатлѣніе. Разсказы Жюля Верна съ его фантастическими полетами на луну или съ плаваніемъ подъ водою нѣсколько тысячь миль съ такимъ комфортомъ, съ какимъ не мыслима даже береговая жизнь, скорѣе могутъ совсѣмъ сбить съ толку, чѣмъ принести пользу для читателя, не знающаго до какой степени наука о подводномъ плаваніи еще не совершенна. Не менѣе, мнѣ кажется, вредны нѣкоторые изъ нашихъ учебниковъ, гдѣ авторы берутся, въ простомъ по видимому изложеніи, объяснять предметы, съ которыми они никогда близко не соприкасались *). Учащійся

---

*) Какъ на одно изъ подобныхъ сочиненій можно указать на книгу уроки геграфіи г. Д. Семенова, годъ первый, изданіе II-е (1874), одобренное учеными комитетами двухъ вѣдомствъ. Въ нихъ, т. е. урокахъ, г-нъ Семеновъ знакомитъ наше учащееся молодое поколѣніе съ устройствомъ корабля, жизнью на немъ, отчасти плаваніемъ, слѣдующимъ образомъ: онъ предложилъ два безобразные рисунка корабля уже оставленнаго всѣми приморскими государствами и парохода; затѣмъ рисунокъ компаса, не имѣющаго ни малѣйшаго сходства съ дѣйствительнымъ, а въ изложеніи своего ученія (стр. 44, 45 и 46) говоритъ: „въ настоящее время (значитъ тому 4 года) строятъ корабли съ свин-

имѣетъ къ учебнику особое, слѣпое довѣріе и потому набирается ложной премудрости безъ критической ея оцѣнки и остается при ней на всю жизнь, если по какой либо счастливой случайности не встрѣтитъ впослѣдствіи солидное опроверженіе. Такихъ учебниковъ у насъ не мало; на одинъ изъ нихъ, какъ затрогивающій морскіе вопросы я и указываю въ подстрочіи. Эти и подобныя имъ обстоятельства, навели меня на мысль составить нѣчто въ родѣ морской энциклопедіи.

Предлагаемая книга раздѣлена на два тома и четыре части. Въ первой заключается историческій очеркъ древнѣйшихъ прибрежныхъ народовъ, у которыхъ началось судостроеніе и судоходство и суда ими строившіяся для военныхъ и торго-

---

цовымъ дномъ"!? „что свободные отъ службы люди выходятъ изъ своихъ каютъ на палубу, чтобы полюбоваться видомъ моря въ тихую погоду и въ бурю (не тогда ли когда волна не только сбиваетъ съ ногъ человѣка, но сноситъ съ палубы какъ щепку все, что ей подвернется?) и проч. „Что въ противный вѣтеръ корабль долженъ остановиться (уже не на глубинѣ ли 3000 саженъ) или измѣнить направленіе" (Значитъ если корабль шелъ хоть напр. въ Америку—вѣтеръ задулъ въ лобъ—ну поворачивай хоть въ Африку—все вѣдь равно!). „Что пароходу вѣтеръ ни почемъ"! А на вопросъ его же „какъ мореплаватели опредѣляютъ направленіе своего пути"? авторъ разрѣшаетъ его слѣдующимъ весьма простымъ способомъ: „днемъ, въ хорошую погоду, когда небо совершенно безоблачно мы и сами съумѣемъ обозначить свой путь" (кто же это сами и какъ эти сами съумѣютъ его обозначить и на чемъ—въ книгѣ объясненія не находится). Далѣе онъ поучаетъ: „Въ звѣздную ночь можно узнать положеніе странъ свѣта по полярной звѣздѣ", (да это и на берегу можно сдѣлать, но объ опредѣленіи пути на морѣ—ни слова), „но во время бури и темной ночи"—поясняетъ г. Семеновъ—„оба средства не достаточны (какіе же оба? пока еще ни одного нѣтъ) въ такихъ случаяхъ изъ бѣды (какой?) выручаетъ компасъ" (но какъ выручаетъ компасъ предложенный г. Семеновымъ—авторъ тоже не объясняетъ). По ученію г. Семенова „къ якорю привязываются: толстый канатъ и желѣзная цѣпь" (вѣрно вмѣстѣ). Что „рейдомъ называется глубокое мѣсто въ гавани или у берега (это все равно?) гдѣ корабль можетъ свободно стоять на якорѣ" и т. д. все въ подобномъ родѣ. По другимъ отраслямъ знаній можно указать, напр. по китоловному промыслу (стр. 50), что „раненый китъ погружается въ глубину моря, оставляя на поверхности воды хвостъ"! (какъ же это?). По гидротехникѣ (стр. 17): „что для наполненія водой каналовъ поднимаютъ плотины". По земледѣлію (стр. 19), что „черноземъ не требуетъ удобренія" (отъ чего же на многихъ черноземахъ плохи урожаи?) и т. д. и т. д. Не лучше ли ничего не знать, чѣмъ убивать дорогое время на изученіе подобныхъ истинъ; а ихъ разошлось 11 изданій!!!

выхъ цѣлей. Во второй, содержащей средневѣковую исторію, на сцену морской дѣятельности выведены государства, образовавшіяся послѣ паденія Римской Имперіи. Успѣхи ихъ по судостроенію, и мореплаванію; соперничество ихъ за морское преобладаніе. Суда ими употреблявшіяся для войны и торговли и описаніе судовъ употребляемыхъ народами антиевропейскими. Въ третьей части, обнимающей обзоръ судостроенія и мореходства съ открытія Америки, объяснено вліяніе этого міроваго событія на дѣятельность приморскихъ государствъ по улучшенію въ постройкѣ судовъ; на ихъ торговую предпріимчивость; ихъ соперничество за морское преобладаніе, выразившееся рядомъ безпрерывныхъ войнъ съ участіемъ громадныхъ флотовъ. Помѣщено описаніе способа постройки, вооруженія и оснастки кораблей военныхъ и торговыхъ, до введенія пара и послѣ. Переворотъ въ судостроеніи со введеніемъ желѣза и брони и описаніе тѣхъ и другихъ судовъ. О крейсерахъ и крейсерной войнѣ. Изъ этой части, читатель ознакомится также со способами кораблевожденія, т. е. какъ опредѣляется курсъ корабля и мѣсто на картѣ въ виду береговъ и въ открытомъ морѣ. О береговыхъ охранительныхъ знакахъ, о спасательныхъ станціяхъ, о судахъ потѣшныхъ (яхты) и о полезномъ значеніи для морскаго дѣла этой пріятной забавы. Четвертая часть посвящена исключительно обзору русскаго судоходства, съ походовъ нашихъ предковъ на Константинополь и состояніе русскаго судостроенія и судоходства, съ преобразованій начатыхъ Петромъ Великимъ и до нашихъ дней. Положеніе нашего купеческаго судостроенія: для дальнихъ плаваній, каботажнаго, озернаго и рѣчнаго и краткій обзоръ всѣхъ промысловъ связанныхъ съ судоходствомъ. Недостатки нашего судостроенія и тѣ мѣры, которыя было бы полезно употребить для улучшенія. Краткій обзоръ нашихъ мореходныхъ школъ.

Все предлагаемое изложено въ формахъ вполнѣ доступныхъ для лицъ совершенно незнакомыхъ съ морской техникой и уясняется болѣе чѣмъ 150 рисунками, а въ концѣ втораго тома будетъ приложенъ краткій словарь тѣмъ морскимъ терминамъ, которые вошли въ сочиненіе.

Сколько мнѣ кажется, моя книга есть первый опытъ къ ознакомленію въ удобопонятной формѣ съ морской техникой

лицъ, не принадлежащихъ къ морскому сословію. Первыя попытки во всякомъ дѣлѣ бываютъ не совершенны. Время покажетъ на сколько мой опытъ удался.

Было бы желательно, чтобы онъ не остался безъ дальнѣйшихъ дополненій и наша общедоступная морская литература продолжала бы разростаться.

Главными пособіями въ составленіи настоящаго сочиненія служили:

1) Archeologie naval, par Auguste Jal.

2) La flotte de Cézar, его же.

3) Glossaire nautique, его же.

4) History of merchant chipping and ancient commerce, by W. S. Lindsay.

5) Essai sur les navires a rangs de rames des anciens—Glotin.

6) Essai sur la construction navale des peuples extra—européens, par le contre amiral Pâris.

7) L'art naval a l'exposition universelle de Londres de 1862—его же.

8) De la guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions, par Richild Grivel.

9) Les croiseurs, la guerre de course, par Dislere.

10) La guerre d'escadre et la guerre des côtes—его же.

11) La marine quirassée—его же.

12) Nautice sur la marine a vapeur de guerre et de commerce, par L. E. Bertin.

13) О желѣзномъ судостроеніи, Рида въ переводѣ г. Окунева.

14) О купеческомъ судостроеніи въ Россіи рѣчномъ и прибрежномъ. Г. Богословскаго.

15) Купеческія суда Чернаго и Азовскаго морей. Г. Яковлева.

16) О постройкѣ судовъ. Г. Окунева.

17) Histoire universelle, par Guillemin.

18) Тоже, par Duruy.

19) Выписки и замѣтки изъ разныхъ сочиненій относящихся до морскаго дѣла, собранныя въ Парижской библіотекѣ; также нѣкоторые рисунки судовъ, заимствованные оттуда же.

20) Историческій очеркъ походовъ русскихъ и мореходства вообще. Висковатова.

21) Всеобщая исторія мореходства. С. П. б. 1826.

22) Русская морская исторія. Θ. Θ. Веселаго.

23) Морской сборникъ. Журналъ за нѣсколько лѣтъ.

24) Яхта, морская газета, за нѣсколько лѣтъ.

25) Записки гидрографическаго департамента морскаго министерства.

26) Нѣкоторыя описанія кругосвѣтныхъ плаваній.

Н. Боголюбовъ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

СУДОСТРОЕНІЕ И СУДОХОДСТВО

ВЪ

ДРЕВНІЯ ВРЕМЕНА.

I.

Начало судостроенія, гдѣ его искать? древнѣйшіе прибрежные народы, оставившіе слѣды мореходной дѣятельности: Ассиріяне, Вавилоняне, Китайцы, Финикіяне, Карѳагеняне, Египтяне, ихъ судостроеніе.—Суда: рѣчныя, потѣшныя, похоронныя, военныя.—Украшенія, суда гиганты.—Путешествія и открытія.—Персы, Греки, Родосцы, Аѳиняне, Индія и походы Александра Великаго.— Судостроеніе у Грековъ, судовыя принадлежности, украшенія, окраска якоря, мачты и паруса, строительные матеріалы.

Какъ давно началось судостроеніе, гдѣ было его начало? Положительный отвѣтъ на эти вопросы немыслимъ. Люди жили еще до всемірнаго потопа. Библейскія сказанія указываютъ на окрестности Тигра и Евфрата, какъ на колыбель рода человѣческаго. Мѣсто построенія Ноева ковчега, согласно библейскимъ сказаніямъ, полагаютъ въ окрестностяхъ Вавилона. Такія догадки возможны. Если принять ихъ въ основаніе, то можно предположить, что допотопные обитатели благорастворенныхъ странъ, омываемыхъ столь большими рѣками, какъ Тигръ и Эвфратъ, обладали достаточными для того времени свѣдѣніями въ постройкѣ судовъ. По тѣмъ же источникамъ, ковчегъ былъ построенъ изъ кипариса; въ длину имѣлъ 300 локтей (полагая локть въ 18 дюйм.) или около 450 ф., въ ширину 50 локтей (до 75 ф.) и 30 локтей (41.3 ф.); имѣлъ три этажа, раздѣленные на нѣсколько помѣщеній; прикрытъ былъ кровлей и осмоленъ, а въ бортахъ прорѣзаны были отверстія (окна). Показанные размѣры довольно близки къ размѣрамъ самыхъ большихъ современныхъ судовъ. Нельзя однакоже не замѣтить, что библейскія сказанія не говорятъ ни слова о томъ, были ли на ковчегѣ мачты, паруса, весла, т. е. какія либо орудія для его движенія и управленія. Ученые и весьма серіозные изслѣдователи древняго судостроенія, взвѣшивая всѣ эти указанія, приходятъ къ заключенію, что ковчегъ, замѣча-

тельный по своимъ громаднымъ размѣрамъ, изображалъ собою типъ рѣчнаго грузоваго судна, имѣлъ форму четыреугольника съ плоскимъ дномъ, высокими боками и крышей.

Было ли допотопнымъ людямъ извѣстно море? Положительный отвѣтъ невозможенъ. Всемірный переворотъ смылъ съ лица земли людей, а съ ними утратились и всѣ добытыя ими свѣдѣнія по разнымъ отраслямъ человѣческихъ знаній, почему и всѣ дальнѣйшія догадки безполезны. Изысканія по судостроенію и мореплаванію должны слѣдовательно начаться съ того времени, когда праотецъ нашъ, послѣ долгихъ странствованій по взволнованнымъ водамъ, присталъ, по волѣ Провидѣнія, къ высотамъ Арарата.

Вторичное размноженіе рода человѣческаго, какъ извѣстно, началось опять на благодатной почвѣ, орошаемой рѣками Тигромъ и Эвфратомъ. Почему первое вниманіе должно быть обращено на свѣдѣнія, добытыя наукой о судостроительномъ искусствѣ тѣхъ государствъ, которыя возникли впервые около помянутыхъ рѣкъ.

Весьма естественно, что первое заселеніе началось по берегамъ рѣкъ, ихъ притоковъ и озеръ. Дорогъ въ то время не было, слѣдовательно вода представляла собою природный и удобный путь къ сообщеніямъ. Первобытному человѣку въ полудикомъ его состояніи, не требовалось многаго для поддержанія себя на поверхности воды; обломанный сукъ, пучекъ камыша или другаго пловучаго растенія были совершенно достаточны для этой цѣли, а руки замѣняли весла. Съ изобрѣтеніемъ каменныхъ орудій получилась возможность рубить деревья, обдѣлывать ихъ въ кряжи, долбить ихъ; тогда несомнѣнно начали дѣлать челноки, которые и слѣдуетъ считать прямыми родоначальниками современныхъ кораблей гигантовъ.

Съ развитіемъ гражданственности, родилась потребность въ сношеніяхъ, въ пріобрѣтеніи различныхъ предметовъ первой потребности, а за тѣмъ и роскоши; потребовалась перевозка такихъ предметовъ; челноки начались совершенствоваться, увеличиваться въ размѣрахъ, бревна стали связывать въ плоты, способные поднимать значительные грузы. Грузы эти потребовалось охранять отъ подмочки, плоты начали обносить окраинами, и они приняли уже форму грузовыхъ рѣчныхъ судовъ.

Такъ, по всей вѣроятности, началось и такъ развивалось судостроеніе и постепенно подвигалось до морскихъ прибрежій, гдѣ потребовалось уже болѣе искусства и болѣе совершенныхъ орудій для построенія судовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что морское судостроеніе принадлежитъ къ позднѣйшимъ періодамъ разселенія рода человѣческаго и совершенствовалось съ тою же постепенностію какъ и рѣчное.

Ассирія, Вавилонъ, Финикія, Египетъ, Греція — суть безъ сомнѣнія тѣ страны, гдѣ впервые началось судостроеніе и судоходство и достигло до значительнаго совершенства; но, которой изъ нихъ принадлежитъ первая честь этихъ изобретеній опредѣлить невозможно, также какъ никто не указываетъ на то лицо, которое впервые отважилось на морское путешествіе.

Въ парижской національной библіотекѣ есть въ рукописи космографія нѣкоего Aethicus Hister'а (Эфикуса Истріота, истрійца) въ переводѣ на латинскій языкъ Іеронимомъ. Французскіе и англійскіе археологи относятъ ее къ второй половинѣ IV вѣка по Р. Х. Не придаютъ ей большой цѣны по неувѣренности въ авторѣ и его неизвѣстности, но и не признаютъ ее за какой либо подложный документъ.

Въ отношеніи мореплаванія въ ней, между прочимъ, говорится слѣдующее: „первыми кораблестроителями были Лидійцы. Пирронъ великій (Pyrrhon) во времена весьма отдаленныя построилъ въ Лидіи первый корабль, какъ только узналъ, что острова великаго (Средиземнаго) моря богаты пурпуромъ и другими драгоцѣнными предметами. Съ этого времени вся Лидія, а также и другія страны по справедливости начали именоваться богатыми, великими, могущественными. Таковыми были Кипръ, Циклады. Всѣ сосѣднія съ Лидіей государства, по ея примѣру, стали строить корабли свои изъ прочнаго лѣсу и толстыхъ досокъ".

Едва ли первые корабли строились лидійцами, такъ какъ Лидія никогда не слыла за морскую страну. Также трудно согласиться съ Помпоніемъ Меллой и Тибулломъ, которые приписываютъ Тирянамъ первую попытку снарядить корабль въ морское плаваніе. Діонисій Пуникъ (Punicus) приписываетъ такую честь Египтянамъ. Гезіодъ говоритъ, что первые корабли построены были въ Египтѣ; Ѳукидидъ—въ Коринфѣ. Кто изъ нихъ справедливѣе?—конечно неизвѣстно.

Но нельзя сомнѣваться, что рыбы и плавающія птицы послужили образцами для построенія первыхъ мореходныхъ судовъ. Первый типъ принятъ былъ для судовъ быстро ходящихъ, легкихъ, поворотливыхъ, второе для судовъ торговыхъ, грузовыхъ. Оба, какъ извѣстно, удерживаются и въ настоящее время.

Нѣтъ, конечно, сомнѣнія, что однѣ и тѣ же потребности заставляли людей, хотя и живущихъ въ отдаленіи другъ отъ друга, вырабатывать подходящія орудія для удовлетворенія своихъ нуждъ. Законъ этотъ слѣдуетъ примѣнить и къ судостроенію. Историческія изысканія у всѣхъ приморскихъ народовъ подтверждаютъ этотъ законъ. У всѣхъ первыя суда строились изъ тонкихъ вѣтвей и обтягивались кожей. Дальнѣйшее же улучшеніе въ судостроеніи выводилось изъ опытовъ и конечно заимствовалось отъ сосѣдей.

Воспѣтые древними Греками герои Нептунъ, Геркулесъ, Тезей, Персей за отважные подвиги, совершенные ими на сухомъ пути и на морѣ, показываютъ намъ, что мореплаваніе было знакомо Грекамъ еще во времена доисторическія. Черные паруса на кораблѣ Тезея, послужившіе гибелью отцу его Эгею, служатъ доказательствомъ, что въ такую отдаленную эпоху, на корабляхъ существовали уже извѣстные обычаи и законы, перешедшіе въ позднѣйшія поколѣнія и сохранившіеся даже до среднихъ вѣковъ.

Нептунъ, унаслѣдовавшій при раздѣлѣ міра моря, признанъ былъ морскимъ богомъ, а отважный Геркулесъ проникъ до Атлантическаго океана, и столбы Геркулесовы долгое время считались предѣлами, за которые не отваживались выходить древніе мореплаватели.

Походъ Аргонавтовъ въ Колхиду и по настоящее время остается неразъясненнымъ. Кто совершалъ его? Греки или Финикіяне? отвѣчать положительно невозможно; во всякомъ случаѣ всѣ эти темныя сказанія о морскихъ подвигахъ, совершавшихся во времена доисторическія, указываютъ намъ на предпріимчивость и отвагу древнихъ обитателей морскихъ побережій.

Ассирія и Вавилонъ. Переходя отъ поэтической эпохи къ временамъ историческимъ, кажется болѣе справедливымъ начать изысканія о судостроеніи и судоходствѣ съ тѣхъ странъ, гдѣ по преданіямъ началась жизнь человѣка и гдѣ прежде всего развилась гражданственность.

Нинъ, Семирамида, Сенахерибъ, Салманассаръ, Саргунъ, Навуходоносоръ—лица, отмѣченные исторіей въ ряду великихъ дѣятелей, извѣстны не одними военными подвигами. Въ ихъ царствованія Ниневія, Вавилонъ украсились монументальными постройками, имѣвшими цѣлью не одну роскошь, но также и упроченіе благостоянія подвластныхъ имъ народовъ. Семирамида, вѣрно оцѣнивъ выгодное положеніе Вавилона, въ числѣ громадныхъ сооруженій устроила великолѣпныя набережныя на берегу Эвфрата, магазины для склада товаровъ, улучшила водяные пути, которыми связала Вавилонъ съ Персидскимъ заливомъ, чрезъ него начали стекаться массы богатѣйшихъ произведеній Индіи и Аравіи и другихъ сопредѣльныхъ странъ. Покровительствуя морской торговлѣ Вавилона, она, если вѣрить Страбону и Діодору Сицилійскому, поощряла судостроеніе между своими подданными. Вавилонскіе корабли посѣщали, въ свою очередь, берега Индіи, Аравіи, Африки и вывозили туда произведенія странъ, лежащихъ по теченію Эвфрата, доставляемыя въ Вавилонъ на грузовыхъ рѣчныхъ судахъ, и, говорятъ, доходили даже до острова Цейлона.

Страбонъ утверждаетъ, что Семирамида имѣла даже сильный военный флотъ, для построенія котораго вызваны были ею искусные мастера изъ Финикіи, уже славившейся въ тѣ времена своимъ мореходствомъ и судостроеніемъ и, съ помощью этого флота, совершала свои завоеванія въ Индіи. На сколько справедливы сказанія греческаго историка—сказать трудно, однако же матеріалы, добытые современными намъ учеными дѣятелями, не оставляютъ сомнѣнія въ существованіи въ Ассирійскомъ государствѣ военнаго и торговаго судостроенія; также нельзя отрицать и того, что Халдеовавилонская монархія имѣла во многихъ приморскихъ странахъ свои торговыя факторіи, между которыми Герра (Gerrah) считалась богатѣйшимъ складочнымъ мѣстомъ всего извѣстнаго въ то время міра.

Геродотъ (кн. 1), описывая судоходство по Эвфрату, сообщаетъ весьма любопытныя свѣдѣнія о судахъ, ходившихъ по этой замѣчательной рѣкѣ. По словамъ его „суда служащія для плаванія до Вавилона, строятся въ Арменіи, лежащей выше Ассиріи. Подводную часть и шпангоуты набираютъ изъ вербы и обтягиваютъ потомъ кожами, служа-

щими обшивкой. Днище покрывають соломой. Такія суда имѣютъ форму круглую въ видѣ щита, безъ всякаго различія между носомъ и кормою. Ихъ нагружаютъ товарами, преимущественно пальмовымъ виномъ [1]), и пускаютъ по теченію рѣки. На лодкѣ стоятъ два человѣка и управляютъ ею шестами, поочередно то опуская ихъ, то поднимая. Лодки не одинаковой величины: большія поднимаютъ до 5000 талантовъ (около 257000 франц. фунтовъ). Въ каждой изъ нихъ везется оселъ, а на большихъ ихъ держатъ по нѣскольку штукъ. Когда купцы доберутся до Вавилона, то продаютъ свой грузъ, судовой наборъ и солому, а кожи нагружаютъ наословъ и возвращаются въ Арменію, гоняословъ передъ собою; они дѣлаютъ это потому, что рѣка очень быстра и *взводное* судоходство невозможно. По этой причинѣ и суда не строются изъ дерева“.

Кожаныя суда нерѣдкость и въ настоящее время. Ихъ употребляютъ и теперь Камчадалы, Алеуты, Эскимосы. Ихъ употребляли Норманы, Галлы и вообще всѣ народы начинавшіе свои прибрежные переѣзды. По этому изъ разсказа почтеннаго греческаго историка позволительно усумниться лишь относительно формы судовъ; надо полагать что длина ихъ была нѣсколько болѣе ширины, иначе ихъ не было бы возможно управлять шестами, ктому же на такой быстрой рѣкѣ какъ Эвфратъ.

Къ разряду другаго рода рѣчныхъ судовъ, сохранившихъ свой первобытный типъ отъ самой отдаленной древности, слѣдуетъ отнести лодки, видѣнныя полковникомъ Лейярдомъ на Тигрѣ въ южной части Месопотаміи: онѣ сплетены изъ тростника, промазаннаго весьма тщательно горной смолой, не велики, однакоже могутъ поднять до пяти человѣкъ. Горная смола эта, какъ матеріалъ весьма пригодный въ судостроеніи, по свидѣтельству Геродота, началась вывозиться въ Египетъ за 1500 лѣтъ до Р. Х. и въ его время составляла значительную статью въ торговлѣ. Въ это время, какъ увидитъ читатель ниже, судостроеніе въ Египтѣ было уже въ полномъ развитіи.

Г. Лейярдъ, производя раскопки между Нимродомъ и Бас-

[1]) По англійскому переводу не пальмовое вино, а вино въ пальмовыхъ бочкахъ.

сорой, нашелъ нѣсколько барельефовъ съ изображеніямъ различныхъ судовъ. При сличеніи ихъ, встрѣчается нѣкоторое различіе между судами ассирійскими и вавилонскими, но въ общихъ чертахъ они схожи; рѣчныя лодки строились, какъ видно, изъ вѣтвей и сучьевъ молодыхъ деревьевъ и обтягивались кожей вмѣсто обшивки, у иныхъ же видна обшивка изъ деревянныхъ осиновыхъ досокъ. Тѣ и другія промазывались жиромъ и смолою. Такая находка подтверждаетъ совершенно слова Геродота, за исключеніемъ круглой формы судовъ. На нѣкоторыхъ мѣстахъ видны слѣды желѣзныхъ гвоздей. Нѣкоторыя суда и плоты очень грубой отдѣлки, и формы судовъ неуклюжи. Перевозныя лодки даже не имѣютъ веселъ и тянутся человѣкомъ, плывущимъ на кожанномъ мѣшкѣ.



Фиг. 1.

Лейярдъ полагаетъ, что такія лодки употреблялись около 1110 до Р. Х. и не позже 225 л., т. е. незадолго предъ паденіемъ монархіи.

Переправа на кожаныхъ мѣшкахъ также была въ обыкновеніи у Ассиріянъ. Говорятъ, что такимъ способомъ переправлялись чрезъ рѣки воины Сенахериба, Салманассара, Саргуна.

Слѣдующія два изображенія сняты также Лейярдомъ съ барельефовъ:

Переправа воина безоружнаго (фиг. 2). Воинъ въ полномъ вооруженіи (фиг. 3).

Воинственный Саргунъ покорилъ Израильтянъ и, подвигаясь къ западу, побѣдилъ Египтянъ, покорилъ Газу, проникъ въ Финикію, покорилъ Тиръ, разорилъ островъ Кипръ

(Кип) и доходилъ, какъ полагаютъ, на финикійскихъ и кипріотскихъ карабляхъ до Іоническихъ островов.



Фиг. 2.

Послѣ этой экспедиціи, ассирійскія суда приняли болѣе изящныя формы, вѣроятно заимствованныя отъ Финикіянъ и Критянъ, что можно судить по формѣ прилагаемаго рисунка легкаго судна, употреблявшагося у Грековъ и, вѣроятно, у Финикіянъ, какъ ближайшихъ ихъ сосѣдей. (Фиг. 4).



Фиг. 3.

По наружности судна слѣдуетъ предположить, что оно было безпалубное, однакоже ходило на веслахъ и подъ парусами и, вѣроятно, употреблялось для военныхъ цѣлей, такъ какъ на мачтѣ его устроена бесѣдка, бывшая въ тѣ времена въ употребленіи на всѣхъ флотахъ приморскихъ средиземныхъ государствъ. Въ ней во время сраженій помѣщали обыкновенно пращниковъ, обязанныхъ метать въ непріятельскія суда каменья.

Другое судно, также находящееся въ сочиненіи Лейярда, принадлежитъ къ разряду военныхъ судовъ, имѣвшихъ два ряда веселъ и вѣроятно три палубы, изъ которыхъ въ двухъ нижнихъ помѣщались гребцы, а на верхней войско. (Фиг. 5).

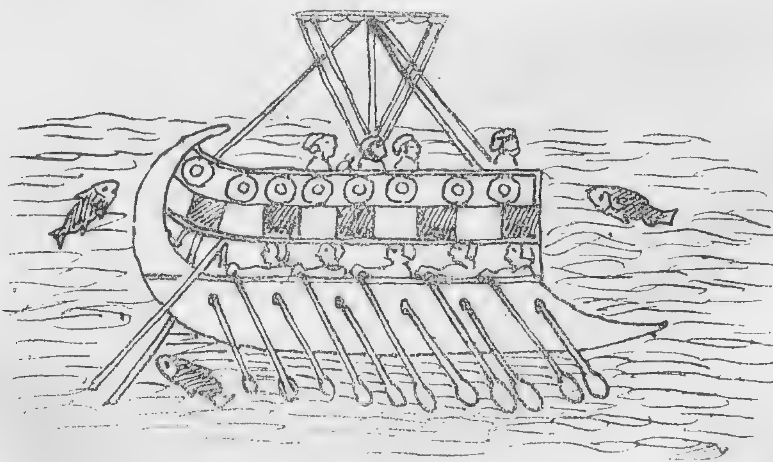
Нѣтъ сомнѣнія, что это изображеніе неточно и заклю-

чаетъ въ себѣ множество невѣрностей, однакоже по нимъ можно сказать безошибочно, что во время существованія такихъ судовъ Ассиріяне умѣли обращаться съ парусами,



Фиг. 4.

что паруса эти имѣли требуемыя снасти для ихъ постановки и уборки, и что судно это военное, такъ какъ снабжено тараномъ.



Фиг. 5.

Въ сочиненіи Лейярда находятся также рисунки судовъ коммерческихъ съ двумя рядами веселъ; форма этихъ судовъ весьма схожа съ формой лодки (фиг. 1). По вооруженію ассирійскихъ судовъ слѣдуетъ вообще заключить, что Ниневійцамъ было извѣстно употребленіе блоковъ, рулеваго колеса и т. п. судовыхъ приспособленій.

Всѣ эти данныя вполнѣ согласуются съ историческими свидѣтельствами древнихъ писателей о Ниневіи и Вавилонѣ. Восточное великолѣпіе ихъ, громадныя сооруженія на сухомъ пути неминуемо должны были влiять и на развитіе и совершенствованіе судостроенія. Правда, Ассирійская монархія была болѣе континентальнымъ чѣмъ морскимъ государствомъ, всѣ войны и завоеванія совершались болѣе на сухомъ пути, однакоже во многихъ случаяхъ содѣйствіе флота было полезно и даже необходимо, облегчая перевозку военныхъ тяжестей и войска, почему примѣръ Семирамиды по всей вѣроятности находилъ подражателей между послѣдующими владѣтелями этой богатой страны; они поддерживали существованіе военныхъ флотовъ, признавая въ нихъ и необходимую охрану морской торговли, которая, какъ извѣстно, по счастливому положенію Вавилона, долгое время была въ самомъ цвѣтущемъ состояніи, и Вавилонъ служилъ складочнымъ мѣстомъ для всѣхъ богатѣйшихъ произведеній востока и запада, развозившихся изъ него моремъ и караванными путями по всему извѣстному въ то время міру [1]).

Китайцы, правда, оспариваютъ у него древность своего происхожденія, но повидимому ни что не подтверждаетъ ихъ доводовъ, а слѣдовательно едвали судостроеніе и судоходство у Китайцевъ началось ранѣе другихъ народовъ. Если же и допустить такое предположеніе, то во всякомъ случаѣ можно положительно утверждать, что оно было незначительно и ограничивалось каботажнымъ плаваніемъ, дальше котораго не ушли Китайцы и въ настоящее время, со своими далеко несовершенными судами, о которыхъ будетъ сказано въ отдѣлѣ о судахъ антиевропейскихъ.

[1]) Въ числѣ главныхъ предметовъ отпускной торговли были: шерсть, хлопокъ, шерстяныя и бумажныя ткани, которыми онъ славился и между прочимъ весьма цѣнной породы собаки. Ввозились съѣстные припасы, пряности, слоновая кость, драгоцѣнныя каменья и проч.

Финикіяне. Древнія преданія, собранныя Геродотомъ, утверждаютъ, что Финикіяне жили сначала по берегамъ Эриѳерейскаго моря (Индѣйское), откуда были изгнаны землетрясеніями и поселились сначала на низменныхъ и болотистыхъ берегахъ Эвфрата, а потомъ перешли на берега Средиземнаго моря, гдѣ и основали городъ Сидонъ (городъ рыбаковъ), а затѣмъ колонизовали часть восточнаго побережья этого моря, и колонія ихъ въ XV в. до Р. Х. считалась уже могущественною націей. Часть жителей основала города Тиръ (около 1200 л. до Р. Х.), Акру (Птолемаиду), а другая Библосъ (Габалъ), Бейрутъ, Арадъ, Триполи, Экронъ, Аскалонъ соединенные съ первыми федерально.

Побережье занятое Финикіянами въ длину не превышало 200 километровъ; но было усѣяно множествомъ заливовъ и бухтъ и небольшими островками, представлявшими весьма удобныя условія для развитія судоходства, а богатыя лѣсомъ Ливанскія горы доставляли къ тому удобный матеріалъ.

Немногочисленные, но предпріимчивые Финикіяне не замедлили воспользоваться столь счастливыми условіями, и скоро корабли ихъ захватили всю прибрежную торговлю, а поселенцы на материкѣ начали развивать ее на востокъ въ глубину Азіи и поддерживали свое существованіе болѣе 400 лѣтъ сряду, не смотря на соперничество сильныхъ и богатыхъ континентальныхъ государствъ.

Предпріимчивость Финикіянъ не ограничивалась торговлей; они очень скоро обнаружили въ себѣ обширныя колонизаторскія способности и проявили ихъ въ учрежденіи многочисленныхъ коллоній по всему прибрежью Средиземнаго моря.

Островъ Критъ, какъ утверждаютъ древніе писатели, былъ первымъ мѣстомъ, гдѣ появились ихъ коллоніи. Здѣсь они основали земледѣліе и сообщили жителямъ первыя научныя свѣдѣнія. Его считаютъ какъ бы отходнымъ пунктомъ колонизаторской дѣятельности, направившейся на Родосъ, Кипръ, Спорады, Циклады и нѣкоторые острова Эгейскаго моря. Встрѣтясь здѣсь съ Греками, а въ Италіи съ Этрусками, они захватили было островъ Сицилію, но и тутъ скоро были оттѣснены греческими поселенцами и перебрались въ Мотію, Панорму, основали нѣсколько колоній на Балеарскихъ островахъ и островѣ Сардиніи (Діодоръ), служившихъ имъ

попутными станціями въ Галлію и Испанію, гдѣ основаны были ими Картезія, Гады (Кадиксъ), Малакка (Малага), Севилья и много другихъ, доходившихъ по словамъ Страбона до 200 поселеній.

На сѣверномъ берегу Африки ими основаны были Утика, Карѳагенъ, которому посвящено будетъ нѣсколько словъ особенно.

Неутомимая колонизаторская дѣятельность Финикіянъ, какъ полагаютъ историки, продолжалась между X и VI вѣками до Р. Х. Не ограничиваясь однимъ Средиземнымъ моремъ, они, какъ говорятъ, проникли до Чернаго моря, гдѣ основали городъ Пренетосъ, а въ Пропонтидѣ городъ Виѳиніонъ, но и въ этомъ случаѣ колонизація ихъ встрѣтила отпоръ въ Грекахъ. За то, пользуясь добрыми отношеніями съ Израильтянами, они развили свою торговлю по Чермному морю и Персидскому заливу, имѣли богатыя торговыя учрежденія на островахъ Тилосѣ и Арадѣ и плавали даже около береговъ Индѣйскаго океана (Геродотъ).

Геренъ о Финикіянахъ говоритъ: „что этотъ по истинѣ замѣчательный народъ распространилъ свое владычество по извѣстному въ то время міру не набѣгами и побѣдами, но путями болѣе мирными и безъ сомнѣнія болѣе надежными. Торжественное шествіе Геркулеса Тирянина ознаменовано не захватами городовъ и не раззореніемъ земель, какъ дѣлали Мидяне и Ассиріяне, но чрезъ продолжительное и систематически настойчивое устройство цвѣтущихъ колоній, которыя внесли за собою земледѣліе и мирныя искусства въ среду грубыхъ и варварскихъ народовъ“.

Пророкъ Іезекіиль о Финикіянахъ и въ особенности о Тирянахъ упоминаетъ какъ о весьма дѣятельныхъ въ торговлѣ. Виргилій пишетъ тоже самое о Сидонянахъ, Аррадянахъ и выхваляетъ ихъ какъ отличныхъ моряковъ, имѣющихъ большіе корабли, ходившіе до Кипра, Родоса, Крита и до нѣкоторыхъ острововъ Греческаго Архипелага. Павзаній пишетъ, что предметомъ торговли Финикіянъ съ Лакошей былъ пурпуръ, употреблявшійся для окраски дорогихъ тканей, въ которыя, какъ извѣстно, одѣвались древніе аристократы, и между прочимъ для окраски палатокъ; стеклянныя издѣлія, составлявшія тайну Финикіянъ, считались ихъ торговой монополіей. Стеклянныя фабрики находились преимущественно въ

Сидонѣ и Сарептѣ. Разныя украшенія въ постройкахъ, по словамъ Плинія, нѣсколько столѣтій изготовлялись Финикіянами. Во время Гомера, Греки вывозили изъ Сидона вазы и сосуды, считавшіяся въ то время верхомъ искусства по своему изяществу. Этрусскія вазы, весьма схожія съ финикійскими, вѣроятно были переняты первыми отъ послѣднихъ, а эти въ свою очередь, судя по драгоцѣннымъ остаткамъ, найденнымъ при раскопкахъ около Нипевіи и Вавилона, много заимствовали въ изяществѣ вкуса отъ древнихъ обитателей по рѣкамъ Тигру и Эвфрату.

Изъ сказаній тѣхъ же историковъ видно, что Финикіяне, торгуя по южному берегу Чернаго моря, вывозили невольниковъ изъ тѣхъ же мѣстъ Азіатской Турціи и Кавказа, гдѣ и по настоящее время существуетъ эта постыдная торговля, и при случаѣ похищали дѣтей и дѣвушекъ по прибрежьямъ Средиземнаго моря. Изъ Таврскихъ горъ получали они мѣдь, изъ Арменіи лошадей и мулловъ и невольниковъ (Іезекіиль), изъ Испаніи серебро, желѣзо, рога, вино и вообще все чѣмъ страна эта изобиловала (Аристотель). Изъ Массаліи (Марсель) и Нарбона лошадей (Геродотъ), изъ Тира и Сидона мануфактурныя произведенія, любопытные образцы которыхъ можно видѣть въ разныхъ европейскихъ музеяхъ, а въ Этрусскомъ музеѣ хранится осколокъ стальнаго блока, говорятъ, будто финикійской работы.

Выдѣлка стали, судя по остаткамъ найденнымъ въ окружностяхъ Ниневіи, была извѣстна древнимъ и содержалась Финикіянами въ тайнѣ, такъ какъ они имѣли отъ нее большія выгоды. Страбонъ сообщетъ слѣдующій интересный случай: онъ плылъ на кораблѣ нагруженномъ сталью; преслѣдуемый Римлянами, корабль былъ потопленъ его хозяиномъ только потому, чтобы дорогой грузъ не достался Римлянамъ, и правительство вознаградило арматора за убытки.

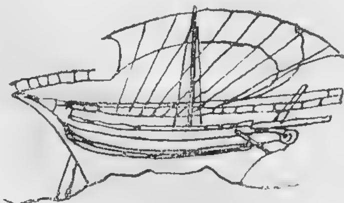
Плиній упоминаетъ еще о янтарѣ, составлявшемъ не менѣе выгодный торгъ. По его свидѣтельству онъ былъ привезенъ въ первый разъ Пиѳеасомъ изъ Марселя, куда завозился изъ Балтійскаго моря (Ксенофонтъ).

Финикійская коллонія по счастливому географическому положенію своему составляла какъ бы перепутье между соединительными путями востока, запада, востока и юга. Пользуясь этими выгодами, Финикіяне вели не менѣе дѣятельную

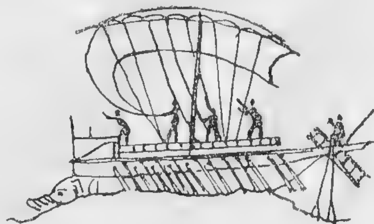
торговлю съ Дедаломъ, откуда вывозили черное дерево и экипажныя ткани (Iезекiиль). Сирiя, Данъ, Еванъ, Себа и Роама доставляли дорогiя шерстяныя ткани шитыя золотомъ. Изъ земли Израильской, изъ Миннфа и Паннага везли пшеницу, масло, бальзамъ. Изъ Дамаска вина. Изъ Аравiи и Кедара козъ, овецъ; изъ Персiи, Луды и Арвада—оружiе и вообще все, что относилось до военнаго дѣла. Изъ Вавилона всѣ вообще предметы роскоши: напр. дорогiя ткани, ароматическiя воды и травы, трости съ драгоцѣнными украшенiями и т. п.

Такимъ образомъ, наклонности Финикiянъ выразились эмиграцiями и торговлей сухопутной и морской по преимуществу. Проникнувъ моремъ далѣе столбовъ Геркулесовыхъ, а сухимъ путемъ до Бухары и Малаго Тибета, они оставили повсюду слѣды своей предпрiимчивости, влiяли на соцiальное положенiе тѣхъ странъ, гдѣ они основались, и много содѣйствовали къ распространенiю полезныхъ свѣдѣнiй и поднятiю народной культуры.

Судостроенiе Финикiянъ признается всѣми учеными за одно изъ древнѣйшихъ и въ то время совершеннѣйшихъ, въ чемъ нельзя и сомнѣваться; однако же отъ него не осталось никакихъ памятниковъ. Надо полагать, что оно служило образцами для сосѣднихъ народовъ, и если впослѣдствiи измѣнилось и это измѣненiе выразилось въ нѣкоторыхъ мѣстныхъ типахъ, то можно безошибочно предполагать, что древнѣйшiя морскiя суда строились по образцамъ судовъ финикiйскихъ. При такомъ предположенiи не лишнимъ привести здѣсь два типа такихъ судовъ, найденныхъ на одной древнѣйшей Этрусской вазѣ, хранящейся въ Британскомъ музеѣ. Изъ нихъ фиг. 6 очень схожа съ древнѣйшими грузовыми и торговыми судами, а фиг. 7—съ судами военными, употреблявшимися также пиратами.



Фиг. 6.



Фиг. 7.

Кареагенъ. Исторія основанія его темна и полна баснословій. Виргилій и Тругъ-Помпоній говорятъ, что онъ основанъ Дидоной, женой Сихея и сестрой Пигмаліона, короля Тирскаго. Послѣ смерти мужа, убитаго Пигмаліономъ, она убѣжала въ Африку съ нѣсколькими приверженцами, захвативъ свои сокровища, и основалась неподалеку отъ Туниса близъ Утики. Аппіанъ, Евсевій и св. Іеронимъ приписываютъ основаніе его Зоруху и Кардехону. Іустинъ полагаетъ и, кажется, ближе другихъ подходитъ къ истинѣ, что основатели Кареагена Финикіяне пріобрѣли эту землю у мѣстныхъ жителей и заложили городъ, въ которомъ спаслась Дидона отъ преслѣдованій и съ помощью вывезенныхъ сокровищъ утвердила его благосостояніе и могущесто, чему много способствовала удачно выбранная мѣстность.

Кареагенъ расположенъ былъ на полуостровѣ, соединявшемся съ материкомъ широкимъ перешейкомъ около 4 километровъ между Тунисомъ и Утикой, замѣчательнымъ торговымъ городомъ. По словамъ Страбона, онъ не зависѣлъ отъ Кареагена, велъ самостоятельную торговлю, посредничествуя между Римомъ и Кареагеномъ, котораго пережилъ на 200 лѣтъ. На западъ Кареагена тянулась длинная и узкая коса, у сѣверной оконечности которой Кареагеняне устроили два порта: одинъ для военныхъ, другой для купеческихъ судовъ. Входъ въ эти порты съ моря былъ очень небольшой и не превышалъ 68 футовъ, а для безопасности отъ внѣшняго вторженія замыкался желѣзными цѣпями, укрѣпленными на обоихъ берегахъ входа. Здѣсь находили безопасное пристанище многочисленныя суда торговаго и военнаго флотовъ предпріимчивыхъ потомковъ Финикіянъ, поддерживавшихъ долгое время свое существованіе и благосостояніе сухопутной и морской торговлей.

Войны Кареагена съ Сициліей и Римомъ, равно какъ исторія его, конечно, не входятъ въ программу настоящаго изложенія. Любознательный читатель найдетъ ихъ въ разсказахъ древнихъ писателей. Извлекая изъ нихъ только то, что относится до торговли, судостроенія и мореплаванія, слѣдуетъ упомянуть, что, повидимому, первая колонизація размножавшагося населенія шла на западъ по сѣверному берегу Африки и, перейдя за Геркулесовы столбы, тянулась по сѣверозападному ея берегу. Такую эмиграцію приписываютъ Кар-

ѳагенскому мореплавателю Ганнону на 60 корабляхъ, съ 30,000 колонистовъ, основавшему 6 городовъ, съ 5000 жителями каждый. Самой западной границей колонизаціи считаютъ островъ Серпъ. Древніе географы называютъ даже имена основанныхъ имъ городовъ, но слѣдовъ ихъ не осталось. Геродотъ разсказываетъ даже о способѣ торговли съ туземными дикарями, которые приносили золото, слоновую кость и другіе товары ночью на берегъ, въ замѣнъ чего клали имъ свои товары поселенцы и они уносили ихъ также съ наступленіемъ ночи; но гдѣ именно были эти города и долго ли они существовали—неизвѣстно. Полагаютъ, что они были уничтожены тѣми же дикарями.

Около того же времени Гимильконъ посланъ былъ обозрѣть западные берега Европы и преимущественно Испаніи, гдѣ, какъ извѣстно, Карѳагеняне основали также нѣсколько колоній; между ними Карѳагена считалась важнѣйшимъ складочнымъ мѣстомъ и сохранилась до нашихъ временъ.

Карѳагеняне имѣли также колоніи на нѣкоторыхъ островахъ Средиземнаго моря, какъ напримѣръ: Сардиніи, Корсикѣ и Сициліи; но здѣсь они сталкивались съ туземными обитателями, и имъ приходилось охранять свои права силой. Отсюда идутъ безпрерывныя войны, часто безуспѣшныя, истощавшія и военное могущество и торговое благосостояніе Карѳагена. По словамъ историковъ, торговля Карѳагенянъ охватывала все Средиземное море; они имѣли торговую полицію, таможни, гдѣ собирались пошлины, и охраняли торговлю свою военными эскадрами, такъ какъ приморскіе жители, завидовавшіе богатству Карѳагенянъ, старались вредить ихъ торговлѣ нападеніями на купеческія суда.

Все это показываетъ, что морское дѣло ведено было у Карѳагенянъ съ замѣчательнымъ искусствомъ. Основаніе военнаго флота ихъ относятъ къ 878—826 гг. до Р. Х.; позаимствовавъ его отъ своихъ предковъ, они совершенствовали его неутомимо. Весьма вѣроятно, что суда ихъ были вполнѣ схожи съ судами Финикіянъ, Египтянъ и Грековъ, а усовершенствованіе судостроенія доведено было ими до такой степени, что военный флотъ имѣлъ суда о пяти рядахъ веселъ (кенкеремы, см. ниже). Одно изъ такихъ судовъ выброшено было на римскіе берега и послужило (264 — 241 г. до Р. Х.) Римлянамъ образцомъ для соору-

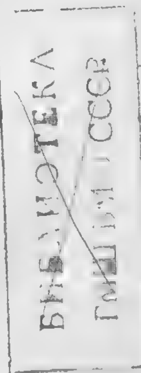


женія цѣлаго флота, при помощи котораго и начата была первая Пуническая война.

Сухопутная торговля Карѳагенянъ велась съ не меньшей дѣятельностію и искуствомъ, и сношенія ихъ съ Африкой караванными путями доходили до Нигера и Эѳіопіи съ одной стороны, а съ другой—до Египта и шли по Нилу. Марокко, Томбукту также имѣли караванныя сношенія съ Карѳагеномъ.

Правительство съ неимовѣрнымъ упорствомъ, доходившемъ до жестокости, управляло своими колоніями и тѣснило ихъ для извлеченія денежныхъ выгодъ. Нерѣдко, для соблюденія интересовъ, оно закрывало колоніальные порты съ цѣлью, чтобы иностранныя суда направлялись прямо въ Карѳагенъ, гдѣ сбывало товары по возвышеннымъ цѣнамъ. Такая алчная монополія, доставляя громадный приливъ богатства, въ то же время была поводомъ къ ненависти и послужила къ его же паденію. Гордый Римъ не могъ переносить такого преобладанія и въ продолжительныхъ и кровавыхъ войнахъ сокрушилъ могущественную республику, окончившую свое существованіе въ цвѣтѣ силъ, но умершую, можно сказать, насильственной смертью. Послѣ послѣдней Пунической войны, Карѳагенъ быстро распался на мелкія владѣнія. Слабыя и разъединенныя, они сохранили однакоже отвагу и предпріимчивость. Искусныя на морѣ, онѣ превратились въ гнѣзда морскихъ разбойниковъ, опустошавшихъ своими грабежами и море, и прибрежья до начала нашего столѣтія, когда главное гнѣздо ихъ Алжиръ было завоевано Франціей (см. пираты).

Египетъ — есть также одна изъ странъ, избранныхъ первобытными народами для древнѣйшаго населенія. Сказанія о древнихъ Египтянахъ собраны Геродотомъ и Діодоромъ Сицилійскимъ. Поселившись около береговъ громаднаго Нила, Египтяне съумѣли вполнѣ воспользоваться мѣстными выгодами. Прирожденныя способности народа и энергія ихъ царей много способствовали къ упроченію благосостоянія края и его могущества. Монументальныя постройки, сохранившіяся до нашихъ дней въ видѣ пирамидъ, храмовъ, дворцовъ, каналовъ, ихъ многочисленность и прочность даютъ намъ полную возможность безпристрастно оцѣнить степень образованности и развитія ремеслъ и искусствъ, бывшихъ у древнихъ Египтянъ по всѣмъ отраслямъ, и составить вѣр-





ную оцѣнку ихъ трудолюбію, искуству и предпріимчивости. Безчисленныя надписи на фрескахъ и барельефахъ и по настоящее время служатъ богатымъ матеріаломъ для ученыхъ изыскателей, изучающихъ исторію искуствъ древняго Египта.

Для облегченія въ перевозкѣ строительныхъ матеріаловъ, они строили большія и прочныя грузовыя суда, въ чемъ легко удостовѣриться по множеству изображеній, изваянныхъ на тѣхъ же памятникахъ. Многія изъ нихъ сохранились весьма отчетливо и встрѣчаются на рисункахъ въ разныхъ сочиненіяхъ о Египтѣ; но большая ихъ часть принадлежитъ къ разряду рѣчныхъ судовъ, и только на двухъ найдены изображенія морскихъ судовъ, изъ разряда древнихъ галеръ въ одинъ рядъ веселъ. Во всякомъ случаѣ, по обоимъ типамъ можно заключить, что судоходство и судостроеніе было развито у Египтянъ не менѣе, чѣмъ у другихъ древнихъ народовъ, и что рѣчное судоходство имѣло въ особенности весьма разнообразныя примѣненія.

Было ли искусство судостроенія самородное или заимствованное—сказать трудно; можно однакоже предположить, что рѣчное судостроеніе началось у Египтянъ раньше мореходнаго, такъ какъ въ немъ предстояла первая необходимость, а мореходство въ позднѣйшіе годы существованія монархіи, и весьма быть можетъ, что на начало и развитіе его вліяло сосѣдство Финикіянъ, отъ которыхъ взяты были Египтянами и первые образцы морскихъ судовъ для торговаго и военнаго флотовъ.

Первое основаніе военному флоту приписываютъ Рамсесу II (у Грековъ Сезострисъ).

По словамъ Геродота, онъ состоялъ изъ 400 *длинныхъ судовъ*, составлявшихъ въ то время первое нововведеніе, и былъ употребленъ воинственнымъ царемъ для завоеваній въ Индіи. Съ этимъ флотомъ Сезострисъ, слѣдуя по Красному морю, прошелъ около береговъ моря Эриоерейскаго и проникъ будто бы по ту сторону р. Ганга. Однакоже новѣйшіе изслѣдователи событій отдаленной старины придаютъ мало вѣры сказаніямъ Геродота; но при точномъ изслѣдованіи одного изъ барельефовъ на дворцѣ въ Ѳивахъ, постройку котораго приписываютъ Сезострису, изображено цѣлое сраженіе между двумя флотами, происходящее около береговъ,

какъ бы окаймляющихъ морское сраженіе, на которыхъ въ свою очередь идетъ бой сухопутныхъ войскъ.

Барельефъ изображенъ на камнѣ длиною въ 50 франц. футовъ и вмѣщаетъ въ себѣ до 250 лицъ; 4 галеры египетскія и 5 (какъ полагаютъ) индѣйскихъ, и на каждой изъ нихъ помѣщено по 8 и 9 сражающихся.

Нѣтъ сомнѣнія, что это изображеніе увѣковѣчиваетъ какой-нибудь отдѣльный блестящій подвигъ изъ войнъ Сезостриса, а не цѣлое сраженіе, въ которомъ Египтяне одержали побѣду надъ непріятелемъ, что въ немъ участвовали военныя морскія галеры, и что по внѣшней обстановкѣ побѣжденныхъ вѣрнѣе предположить, что сраженіе происходитъ не на Средиземномъ, а на Индѣйскомъ морѣ.

При такихъ соображеніяхъ слѣдуетъ предположить, что флотъ Сезостриса былъ построенъ гдѣ - либо на Красномъ морѣ, тѣмъ болѣе, что всѣ главныя завоеванія его имѣли цѣлью Аравію и Среднюю Азію.

О его военныхъ походахъ по берегамъ Средиземнаго моря сказанія темны; полагаютъ, что, если таковыя и были, то при содѣйствіи флота Финикіянъ, и что самая постройка его флота на Красномъ морѣ производилась при ихъ посредствѣ и по ихъ же образцамъ.

Славный по своимъ военнымъ подвигамъ, Сезострисъ заботился и о торговлѣ и, для безопаснаго прохода исключительно торговымъ судамъ съ моря, построилъ при устьяхъ Нила портъ Naucrates (Геродотъ).

При царѣ Амазисѣ въ этомъ портѣ дозволялось торговать только Грекамъ. Въ него стекались всѣ богатства Египта, а вліяніе Грековъ въ это время настолько было значительно, что многіе ихъ обычаи были всецѣло приняты египтянами и дожили до временъ Александра Македонскаго.

Въ царствованіе Амазиса, архитекторомъ Состратомъ былъ построенъ на о-вѣ Фаросѣ (близь Александріи) маякъ, освѣщавшій море на 10 миль въ окружности. При такомъ облегченіи для судоходства, въ него стекались корабли изъ Остіи, Равенны, Бриндизи, Кипра, Булони (Гессорики). Плиній говоритъ, что маякъ этотъ обошелся въ 800 талантовъ, и имя строителя, высѣченное на камнѣ, сохранялось до позднѣйшихъ временъ.

При Птоломеѣ I (Сотеръ), придававшемъ большое значеніе

флоту, содержалось 2000 кораблей и 1500 галеръ, въ томъ числѣ 800 потѣшныхъ яхтъ (таламегъ). Торговля Египта была въ самомъ цвѣтущемъ состояніи. Бактрія, Евфіопія, Индія высылали свои богатыя произведенія въ Египетъ и находили вѣрный сбытъ, расходясь частію въ странѣ, частію же перевозились въ Европу.

По свидѣтельству Геродота, каста рѣчныхъ и морскихъ матросовъ доходила до 700,000 человѣкъ, имѣла свои отдѣльныя жилища и свои обычаи; многіе устраивали жилье на судахъ. Праздники египтянъ совершались на водѣ, для которыхъ строились особыя лодки. Богатые люди держали свои суда для катанья по Нилу, и на особыхъ же судахъ совершались ими различныя религіозныя процессіи.

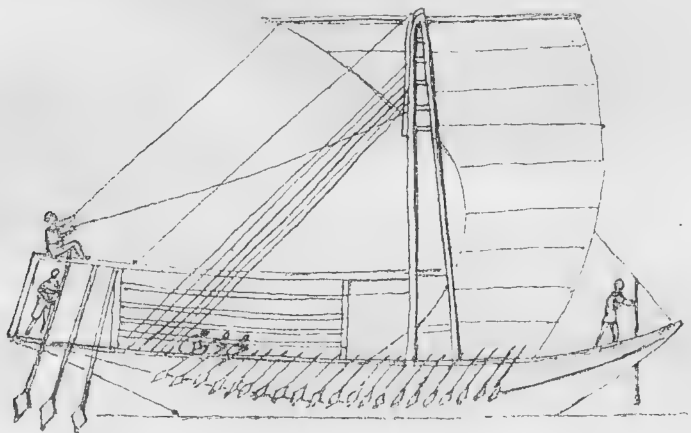
Почтенный историкъ оставилъ даже подробное и любопытное описаніе способа постройки судовъ Египтянами, а на одномъ изъ памятниковъ помѣщено изображеніе хода работъ. По его словамъ: „изъ акацій египтяне выдѣлывали брусья до двухъ локтей длины, складывали ихъ вмѣстѣ (въ большемъ или меньшемъ числѣ), смотря потому, какіе размѣры предполагали дать судну и связывали въ *шпангоуты*; затѣмъ обвязывали все длинными планками (связные пояса) или брусьями съ одной и другой стороны, а потомъ изготовленный наборъ обшивали папирусомъ. На такихъ судахъ ставили мачты и поднимали паруса также изъ папируса. Такія суда, по словамъ его, ходили даже въ море, держась въ виду береговъ“.

О судахъ, строившихся изъ папируса, упоминаетъ и пророкъ Исаія. По словамъ Плинія изъ него строились небольшія рыболовныя лодки. Надо полагать, что подобнаго рода посудины употреблялись только бѣдняками, и то на тихой рѣчной или озерной водѣ. Впрочемъ, говорятъ, что на лодкахъ изъ папируса охотятся за гипопотамами. О лодкахъ изъ папируса встрѣчается еще разсказъ у Плутарха о поискахъ Изиды за прахомъ Озириса, но здѣсь миѳическая сторона разсказа охраняетъ богиню вполнѣ отъ всякихъ морскихъ случайностей и читателю можно оставаться спокойнымъ за ея участь. Трудно повѣрить, чтобы папирусъ былъ во всеобщемъ употребленіи при постройкѣ египетскихъ грузовыхъ судовъ. Употребленіе его можно, пожалуй, допустить, какъ уже сказано, на обшивку небольшихъ рѣчныхъ лодокъ и шитье парусовъ, но не болѣе.

Рѣчныя суда древнихъ египтянъ, судя по даннымъ, собраннымъ въ разныхъ сочиненіяхъ, можно подраздѣлить на слѣдующіе разряды:

Суда грузовыя, суда потѣшныя, суда для религіозныхъ и похоронныхъ процессій. Каждый изъ этихъ разрядовъ разнообразенъ самъ по себѣ, по величинѣ и отдѣлкѣ; но общій ихъ характеръ состоитъ во вздернутыхъ и остроконечныхъ носахъ и кормѣ.

Вилькинсонъ на одномъ изъ памятниковъ въ Комъ-Эль Амарѣ нашелъ изображеніе грузоваго судна. Фиг. 8.



Фиг. 8.

Судя по внѣшности слѣдуетъ заключить, что оно построено изъ дерева, обшито досками и бока его выдаются нѣсколько внаружу. По положенію людей надо полагать, что оно палубное, а на ней отъ кормы до мачты устроена рубка (каюта), оканчивающаяся съ обоихъ концовъ сквозными навѣсами. Парусъ не представляетъ ничего особеннаго, можно только замѣтить, что парусинныя полотнища идутъ поперекъ, а не вдоль. Мачта довольно оригинальна: составленная изъ двухъ деревъ согнутыхъ и скрѣпленныхъ въ вершинѣ, она, какъ надо полагать, двумя своими концами упирается въ борта палубы и поддерживается сзади и спереди веревками.

На лодкѣ 22 весла со стороны, всего же 44, 3 *потеси* вмѣсто руля и впереди человѣкъ съ шестомъ, для измѣренія глубины фарватера, — это персоналъ для управленія лодкой.

По числу веселъ можно предположить, что длина судна отъ 120 до 160 футовъ, а по назначенію его быть грузовымъ, оно должно быть не меньше 30 — 33 фут. ширины.

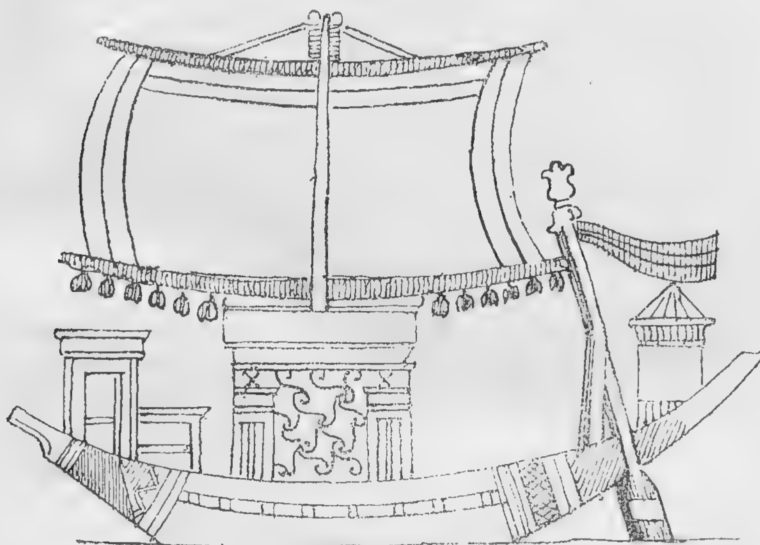
Такихъ и подобныхъ грузовыхъ лодокъ встрѣчается нѣсколько въ сочиненіяхъ Шампольона, Вилькинсона, Розелини и другихъ археологовъ, изучавшихъ египетскія древности. На иныхъ лодкахъ встрѣчаются мачты-однодеревки, паруса также четыреугольные, но заключенные между двумя реями; на иныхъ рубки помѣщены по срединѣ судна, на другихъ видны двѣ рубки на носу и кормѣ, а на иныхъ ихъ помѣщено по три. Иныя мачты имѣютъ *ванты* и *штаги* для ихъ укрѣпленія, на иныхъ мачты совершенно ничѣмъ не поддерживаются. Иные паруса имѣютъ полную оснастку, т. е. *гитовы гордени, шкоты;* реи имѣютъ *брасы, топенанты,* и *фалы*, на другихъ чего-либо не достаетъ. Иныя суда имѣютъ по одной потеси, другія двѣ и даже три. На однихъ гребцы обращены лицомъ къ носу, а на другихъ къ кормѣ. Однимъ словомъ, судя по этимъ рисункамъ, сдѣланнымъ, какъ видно, художниками весьма мало, а быть можетъ и вовсе незнакомыми съ судостроеніемъ и управленіемъ судовъ, можно придти къ общему заключенію, что рѣчное судостроеніе у египтянъ было въ большомъ употребленіи и въ достаточномъ развитіи и что имъ знакомы были всѣ необходимыя условія для удобнаго употребленія парусовъ, веселъ, блоковъ и другихъ предметовъ облегчающихъ управленіе судами.

Изъ судовъ потѣшныхъ, называемыхъ въ настоящее время яхтами и составлявшихъ какъ въ древности, такъ и въ настоящее время принадлежность людей съ большими средствами къ жизни, заслуживаетъ по своей роскошной отдѣлкѣ рисунокъ, снятый съ фреска ѳивскаго памятника на могилѣ Рамсеса III Вилькинсономъ. (Фиг. 9).

Корпусъ судна и рубки испещрены различными рѣзными украшеніями, узорами изъ разноцвѣтныхъ красокъ и колонками. Парусъ сшитъ изъ разноцвѣтныхъ кусковъ дорогой ткани, а нижній *рей* убранъ кистями, самый же парусъ обшитъ веревкой *(ликъ-тросъ).*

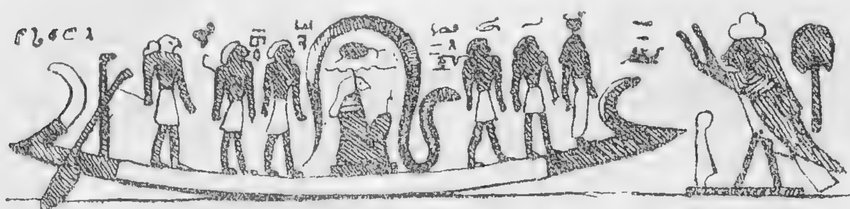
Третій родъ судовъ—религіозныхъ и похоронныхъ, встрѣчается также въ помянутыхъ сочиненіяхъ; общій характеръ ихъ украшеній объясняется ниже. Суда эти, какъ уже сказано, различествуютъ между собою. По нимъ можно впрочемъ придти

къ заключенію, что похоронные водяные поѣзды сопровождались различными обрядными церемоніями, имѣвшими религіозное значеніе. Слѣдующій рисунокъ, передавая одну изъ



Фиг. 9

такихъ процессій, не дастъ однако вѣрнаго понятія ни о конструкціи судна, ни о его управленіи. (Фиг. 10).



Фиг. 10.

Въ Берлинскомъ археологическомъ музеѣ хранится модель похоронной лодки съ плакальщицами, найденная при вскрытіи одной изъ египетскихъ могилъ.

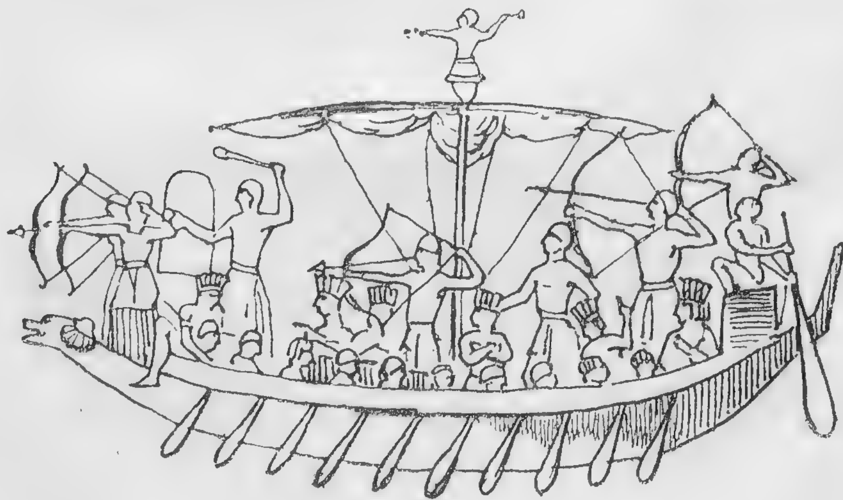
Фурье въ своей гидрографіи говоритъ, что „египтяне имѣли особаго рода судно, называвшееся baris, настолько обожаемое и чтимое ими, что для египтянина не было боль-

шаго оскорбленія, какъ если кто-либо рѣшался сказать ему: я арестую, остановлю твое большое судно". Многіе археологи полагаютъ, что на этомъ суднѣ перевозили покойниковъ для погребенія, иные же думаютъ, что суда эти употреблялись въ большихъ религіозныхъ процессіяхъ, и на нихъ возились изображенія ихъ боговъ.

Къ четвертому разряду судовъ найденныхъ на египетскихъ памятникахъ, относятся *суда военныя*.

До настоящаго времени извѣстны только два изображенія такихъ судовъ: одно на дворцѣ Рамсеса II, о которомъ уже было упомянуто, а другое на памятникѣ въ Мединетъ-Габоо, упоминаемое въ сочиненіи Вилькинсона. Главное различіе въ судахъ этихъ двухъ памятниковъ состоитъ въ томъ, что ѳивскія изображены съ таранами, а послѣднія ихъ не имѣютъ.

А. Жаль (Jal) *), задавшись вопросомъ прослѣдить постепенное совершенствованіе въ постройкѣ галеръ отъ самой глубокой древности до ихъ исчезновенія, избралъ одно изъ такихъ судовъ, изображенныхъ на ѳивскомъ памятникѣ,



Фиг. 11.

принадлежащихъ къ флоту Египтянъ, о которомъ было сказано выше, и пришелъ къ слѣдущемую заключенію:

*) Французскій археологъ (1825—50).

„Что на это изображеніе хотя и слѣдуетъ смотрѣть какъ на нѣчто болѣе точное чѣмъ символическій іероглифъ, но оно не даетъ ни въ какомъ случаѣ полнаго понятія о военной галерѣ того времени“, почему надо полагать, что художникъ или не имѣлъ достаточныхъ свѣдѣній о конструкціи военныхъ мореходныхъ судовъ или имѣлъ задачей изобразить только блестящее военное современное ему событіе на столько близко къ истинѣ, на сколько позволяли ему размѣры камня, предложеннаго для изваянія. За художникомъ остается одна заслуга, что на его галерѣ начальствующія лица, воины, гребцы, пращникъ, изображены различнаго роста, соотвѣтственно существовавшему у Египтянъ кастовому дѣленію.

Начиная разборъ свой съ корпуса судна, Жаль находитъ, что древнія галеры, существовавшія за XV вѣковъ до Р. Х. (подвигъ Рамсеса полагаетъ онъ за 1450 л.), почти не потерпѣли никакихъ измѣненій въ своей конструкціи. Онъ находитъ большое сходство между ними и галерами Римскаго флота, которыя строились спустя 1500—1600 лѣтъ послѣ Плинія, командовавшаго флотомъ при Миссенѣ. По его мнѣнію къ нимъ прибавлены только *постицы* и сдѣланы нѣкоторыя приспособленія съ введеніемъ огнестрѣльнаго оружія. Все это относится лишь до надводной части, но условія образованія подводной части потерпѣли весьма мало перемѣнъ.

Анализируя далѣе корпусъ египетской галеры, онъ приходитъ къ заключенію, что судно это длинное, низкобортное, т. е. сидящее невысоко надъ водою и не большаго водоизмѣщенія, т. е. мало углублявшееся въ воду. Скульпторъ изобразилъ галеру о 20 лишь веслахъ, что едва ли вѣрно, о чемъ будетъ сказано ниже. *Уключины* прикрыты продольнымъ брусомъ по всей ихъ длинѣ. Брусъ этотъ довольно широкъ и служитъ какъ бы прикрытіемъ гребцовъ отъ непріятельскихъ стрѣлъ и копій. *Носъ* и *корма* нѣсколько приподняты (общій характеръ всѣхъ египетскзхъ судовъ) и образованы въ видѣ плоскостей наклонныхъ къ килю, конечно для приданія легкости при движеніяхъ, а обшивка какъ и на рѣчныхъ судахъ состоитъ изъ пиленыхъ или тесаныхъ досокъ. Носъ заканчивается звѣриной головой (*тараномъ*). По всей вѣроятности она была или окована металломъ или вся отливная и металлическая и служила орудіемъ для про-

биванія непріятельскихъ судовъ при абордажной свалкѣ. На кормѣ вмѣсто руля видно весло (потесь), замѣнявшее долгое время нынѣшніе рули. На носу и кормѣ есть надстройки (рубки); изъ нихъ носовая должна была служить защитой для воиновъ отъ пораженія непріятельскими огнестрѣльными снарядами, и не имѣла крыши, а кормовая была покрыта крышей, что слѣдуетъ заключить изъ положенія рулеваго, изображеннаго сидящимъ на этой надстройкѣ.

По рисунку невозможно судить о величинѣ галеръ; хотя, для свободнаго дѣйствія весломъ, необходимо, чтобы промежутки были не менѣе 4.16 фута, однако же и это не можетъ дать точнаго понятія о ея величинѣ. Нѣтъ сомнѣнія что она была различна; если предположить, что рѣчныя грузовыя суда строились о 44 веслахъ, то военныя галеры, строившіяся съ цѣлью совершать далекія плаванія по морямъ, перевозить на себѣ войско, провизію, военные снаряды, то по всей вѣроятности если галеры размѣрами своими не превышали грузовыхъ рѣчныхъ судовъ, то и не уступали имъ въ этомъ. Наконецъ эти же условія заставляютъ заключить, что суда эти имѣли въ своихъ основаніяхъ прямые кили, какъ необходимые снаряды для приданія всему судну надлежащей крѣпости и солидности, а потому не могли имѣть такой выгнутой формы, какая видна на рисункѣ.

Такимъ образомъ, если смотрѣть на оивскій барельефъ, какъ только на памятникъ древнѣйшаго событія, воспроизводящій намъ до извѣстной степени точности военную технику того времени, то слѣдуетъ предположить, что военныя галеры доходили тогда до 100 — 120 фут. въ длину, изъ которыхъ 92 ф. слѣдуетъ отложить собственно на размѣщеніе гребцовъ, а остальные 28 ф. предназначить для носа и кормы. Для опредѣленія ширины слѣдуетъ взять длину веселъ; надо полагать, что онѣ были около 15—16 ф., изъ которыхъ около 6 ф. отдѣлялись для *валька*, а остальные 9—10—для *веретена* и *лопасти*. Послѣднія, какъ видно, не имѣли формы нынѣшнихъ лопастей, а были заострены. Итакъ для двухъ вальковъ нужно было 12 ф., 4 ф. были необходимы для продольнаго прохода въ срединѣ судна, который, составляя возвышенный нѣсколько помостъ, долженъ былъ оканчиваться двумя сплошными палубами съ устроенными на нихъ рубками; слѣдовательно ширина галеры должна была

имѣть около 15—16 фут. При такихъ размѣрахъ они должны были углубляться въ воду до 5 и 6 ф. и вообще были суда построенныя тщательно, прочно, имѣли хорошо скрѣпленную носовую часть, способную безъ вреда себѣ наносить вредъ непріятелю сильнымъ ударомъ.

Тотъ же рисунокъ объясняетъ, что галеры не ограничивались одной живой движущей силой, но имѣли мачту и парусъ.

Въ дальнѣйшемъ обозрѣніи судоходства и судостроенія у древнихъ Грековъ и Римлянъ и преимущественно Грековъ—современниковъ древней Финикіи и Египту, читатели найдутъ всѣ подробности, относящіяся до снабженія судовъ мореходными и боевыми принадлежностями, способа управленія, и т. п. общія всѣмъ древнимъ народамъ, что опускается здѣсь для избѣжанія повтореній одного и того же.

Въ заключеніе объ особенностяхъ египетскихъ судовъ, слѣдуетъ сказать объ *украшеніяхъ и эмблематическихъ изображеніяхъ*.

Богатые египтяне красили суда свои яркими красками: желтой, зеленой, красной, черной. Вдоль судовъ проводили полосы, а на нихъ рисовали *порты*, подобно портамъ на военныхъ судахъ нашего времени, гдѣ помѣщаются орудія. Иногда они тянулись по всей полосѣ, иногда рисовались только по срединѣ.

Свѣтъ подъ палубу проходилъ чрезъ *люки* т. е. отверстія, пробитыя въ палубѣ.

Каюты на судахъ и рубки украшались пилястрами или колоннами. Имъ давали иногда формы храмовъ, у которыхъ основанія были шире чѣмъ верхъ. Подъ капителями колоннъ дѣлались карнизы. У такихъ каютъ свѣтъ проходилъ чрезъ окна; они также расписывались разными красками.

Суда для религіозныхъ и похоронныхъ процессій украшались еще съ большими затѣями. Такъ напримѣръ: на кормѣ одного изъ такихъ судовъ острова Элефантины, помимо живописи, изображена голова барана. Бараньи головы встрѣчаются на носу и кормѣ религіозныхъ судовъ, находящихся на барельефахъ Карнакскаго храма. На кормѣ одного изъ такихъ судовъ изображена голова царицы, окруженная разными символическими фигурами. Изображенія боговъ съ религіозными и царственными аттрибутами нерѣдко замѣнялись рѣзными цвѣтами лотуса. Этотъ священный цвѣтокъ видѣнъ

во множествѣ въ архитектурныхъ украшеніяхъ древняго Египта. Его можно встрѣтить на рулевыхъ веслахъ (потесяхъ). Въ Коурнѣ на двухъ судахъ рулевыя рукоятки (*румпель*) украшены имъ очень изящно. На ѳивскихъ барельефахъ лотусовыя вѣтки окружаютъ весьма изящно бортовую рѣзьбу, изображающую охоту за дикими утками и рыбой. На плафонѣ храма Дендеры, лотусъ обвиваетъ носы и кормы всѣхъ изображенныхъ тамъ лодокъ. Въ церкви (прежняя мечеть) св. Анастасія въ Александіи на саркофагѣ высѣчено длинное и легкое судно съ двумя рулями, обвитое лотусомъ. На кускѣ папируса, найденномъ въ Египтѣ, очень отчетливо сохранилось изображеніе религіозной лодки съ гребцами, гребущими стоя короткими веслами (*гребки*), украшенной также лотусомъ.

Къ числу живописныхъ украшеній египетскихъ судовъ слѣдуетъ прибавить изображеніе глаза; его помѣщали всегда на носу, на томъ мѣстѣ, гдѣ въ наше время пробиты отверстія для якорныхъ канатовъ (*клюзы*). Такихъ отверстій не встрѣчается однако на судахъ древнихъ Египтянъ и вообще другихъ народовъ, а потому надо полагать, что глазъ въ этомъ случаѣ игралъ какую либо символическую роль и принадлежалъ какому либо божеству, руководившему судьбою судна въ его плаваніяхъ. Изображеніе глаза пріобрѣло какъ бы право наслѣдственнаго преданія, его видно на нѣкоторыхъ судахъ, помѣщенныхъ на Траяновой колоннѣ, на фрескахъ судовъ, находимыхъ при раскопкахъ Помпеи; всѣ они имѣютъ сходство съ глазами Египтянъ. Въ послѣднихъ встрѣчаются отверстія въ родѣ канатныхъ клюзовъ. Индѣйцы, Мальтійцы, Калабрійцы рисуютъ его иногда и въ настоящее время. На нѣкоторыхъ египетскихъ судахъ глазъ помѣщался и на кормѣ, а на похоронныхъ судахъ—на лопастяхъ руля.



Флаги и вымпелы также употреблялись Египтянами для украшеній. Ими щеголяли, прикрѣпляли часто къ вѣтвямъ лотуса и помѣщали или по бортамъ, или на головахъ потесей. На памятникѣ Рамсеса II они составляютъ сочетаніе двухъ цвѣтовъ—краснаго и синяго. На одномъ изъ судовъ съ трономъ Рамсеса парусъ клѣтчатый изъ обоихъ цвѣтовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что и военныя суда имѣли свои флаги, но подтвержденія въ этомъ нигдѣ не встрѣчается. Наклонность египетскихъ царей къ громаднымъ постройкамъ на сухомъ

пути перешла впослѣдствіи и на судостроеніе. Такъ, Птоломей Филофаторъ задумалъ построить громадное судно на р. Нилѣ. Династія Птоломеева царствовала, какъ извѣстно, около 1000 лѣтъ послѣ Рамсеса Сезостриса, слѣдовательно въ то время, когда судостроеніе значительно подвинулось впередъ, когда всѣ государства, стремясь другъ передъ другомъ въ построеніи такихъ флотовъ, которые могли бы имѣть превосходство въ силѣ противъ другихъ, вводили у себя суда въ два, три, четыре, пять и даже болѣе ярусовъ веселъ и слѣдовательно вмѣщали сколь возможно болѣе войска. Птоломею Филофатору пришло на мысль построить корабль въ 40 ярусовъ веселъ. Атеней, оставившій намъ описаніе этого корабля чудовища, говоритъ, что онъ имѣлъ длину $^1/_2$ стадіи (92 м. 47 с. = около $43^1/_2$ саж.) и 30 локтей (31 м. = до 14 саж.) ширины. Такъ какъ р. Нилъ во многихъ мѣстахъ имѣла небольшую глубину, а корабль предназначался преимущественно для рѣчнаго плаванія, то дно его было плоское и углубленіе небольшое, а надъ водой онъ доходилъ до 48 локтей (72 ф. = 10.3 саж.). Наружная обшивка имѣла значительную округлость, что увеличало внутреннее пространство. Носъ и корма были расписныя, живопись была самая затѣйливая и состояла изъ множества невѣдомыхъ животныхъ въ родѣ страшилищъ. Внутри корабля было много комнатъ для спаленъ, столовая и вообще все, что только необходимо для удобства въ жизни. Отдѣлка корабля была роскошная: двери были изъ дорогаго дерева съ инкрустаціей изъ слоновой кости. Колонны изъ кипрскаго дерева украшены были капителями коринѳскаго ордера, также изъ слоновой кости. Архитравы были изъ массивнаго золота. Между комнатами было устроено особое отдѣленіе, посвященное Венерѣ; оно называлось aphrodisium и предназначалось для праздниковъ въ честь богини. Бахусовы зала и пещера украшены были бюстами царей изъ паросскаго мрамора. Въ срединѣ былъ механическій бельведеръ, поднимавшійся и опускавшійся по желанію. Надъ палубой растягивалась палатка. Мачта имѣла до 38 м. 75 с. высоты(=17.7 саж.), парусъ сшитъ былъ изъ виссона, а снасти окрашены пурпуровой краской. Носъ у этого корабля былъ раздвоенный и имѣлъ семь тарановъ, изъ которыхъ одинъ былъ длиннѣе прочихъ. Весла верхняго ряда были длиною до 38 локтей (57 ф.=8.14 саж.). Число

гребцовъ доходило до 4000 челов., а войска помѣщалось 2850 человѣкъ.

Кромѣ Атенея, описаніе этого чудовищнаго корабля встрѣчается и у Плутарха; онъ говоритъ, что въ Египтѣ было много судовъ большихъ размѣровъ, подобныхъ кораблю Филофатора, но они походили скорѣе на неподвижныя пловучія сооруженія, неспособныя къ плаванію, почему ему кажется удивительнымъ, что на нихъ помѣщали такъ много войска.

Плутархъ и Атеней, какъ видно, взяли свои описанія изъ Калликсена. Но Плутархъ жилъ въ первомъ вѣкѣ христіанства, а Атеней въ концѣ втораго. Слѣдовательно между ними и Птоломеемъ Филофаторомъ было болѣе 400 лѣтъ промежутка, лишающаго всякую возможность провѣрить истину и отдѣлись ее отъ вымысла. Если однакоже нельзя давать полной вѣры въ существованіе Птоломеева корабля, нельзя также и отрицать, что по прихоти этого царя было построено такое судно, которое поражало въ то время всѣхъ его видѣвшихъ и размѣрами и роскошью. Дѣйствительность хотя и не совсѣмъ полная, тѣмъ болѣе возможна, что до насъ дошло много описаній о корабляхъ гигантахъ, строившихся въ древности; такъ: Діодоръ Сицилійскій говоритъ о громадныхъ размѣровъораблѣ, построенномъ Сезострисомъ, имѣвшимъ до 280 локтей длины, который былъ посвященъ имъ божеству Ѳивъ, а Мохіонъ оставилъ весьма подробное описаніе кораблю, построенному Гіерономъ Сиракузскимъ, обнимающее цѣлую книгу. Если вѣрить автору, то на его постройку употреблено было столько лѣсу, что его хватило бы на 50 галеръ. Строителемъ былъ коринѳскій мастеръ Архіасъ (Archias); на воду былъ онъ спущенъ подъ наблюденіемъ Архимеда. Въ немъ было множество разныхъ помѣщеній для разнообразныхъ потребностей, тутъ были парадныя компаты для пиршествъ, отдѣленія для бань, библіотека, академическій залъ, пруды наполненные рыбой, конюшни и храмъ Венеры, подобно тому какъ на кораблѣ Филофатора. Полъ храма и стѣны были выложены агатомъ и другими драгоцѣнными камнями, а стѣны главныхъ комнатъ были обиты дорогими тканями и мѣстами украшены инкрустаціей, въ срединѣ которой помѣщались фрески, изображавшія блестящіе эпизоды изъ Иліады. Потолки и окна имѣли такія же изящныя украшенія изъ слоновой кости. Въ верхнихъ эта-

жахъ устроены были гимнастическія залы. Знаменитый корабль этотъ имѣлъ 20 рядовъ веселъ и былъ обнесенъ желѣзной стѣной (rempart). По бортамъ прикрѣплены были платформы, на которыхъ находились печи, кухни, мельницы и другія хозяйственныя приспособленія. Для защиты отъ непріятеля по бортамъ стояло 8 башенъ. Двѣ изъ нихъ защищали носъ, а двѣ корму; въ нихъ же помѣщены были военныя машины. Для лучшей защиты Архимедомъ устроена была метательная машина, бросавшая каменья въ 300 фунтовъ или копья въ 12 локтей длиною, на разстояніе цѣлой стадіи (500 саж.). Якорей было: желѣзныхъ 8 и деревянныхъ 4.

Говорятъ, что Тиверій имѣлъ также подобные громадные корабли на озерѣ Неми; на нихъ онъ пировалъ и катался съ своими развратными приверженцами.

Развратъ и роскошь были, какъ извѣстно, присущи многимъ правителямъ древняго Рима, въ томъ числѣ и Антонію. Клеопатра, рѣшившаяся для своихъ выгодъ воспользоваться его слабостью въ то время, когда онъ управлялъ Египтомъ и находился временно въ Сициліи, поднялась по р. Сидну на своемъ кораблѣ, у котораго корма казалась залитою золотыми украшеніями. Весла обиты были серебромъ, а паруса окрашены пурпуровымъ цвѣтомъ. Движеніе веселъ сопровождалось мѣрными звуками флейты и лиры. Сама царица, одѣтая роскошно на подобіе Венеры, лежала подъ навѣсомъ, покрытымъ золотыми тканями. Ее окружали дѣти, одѣтыя амурами, а женщины въ одеждахъ нереидъ и грацій держали руль и снасти. На кораблѣ курились ароматическія травы, и запахъ отъ нихъ разносился по берегамъ. Народъ, пораженный невиданнымъ великолѣпіемъ, уподоблялъ царицу Венерѣ, собравшейся побѣдить Бахуса. Антоній, какъ извѣстно, съ этого времени сдѣлался ее преданнымъ слугою и погибъ чрезъ свое увлеченіе.

Путешествія и открытія. Первыя морскія путешествія приписываются Финикіянамъ, Карѳагенянамъ, Грекамъ и Египтянамъ. Сначала онѣ выразились въ колонизаціяхъ береговъ Средиземнаго моря, морей Эгейскаго и Чернаго. Походъ аргонавтовъ въ Колхиду (нынѣшнюю Грузію) на кораблѣ Арго приписывается и Грекамъ и Финикіянамъ. Изъ позднѣйшихъ путешествій извѣстно путешествіе Карѳагеня-

нина Ганно съ эмиграціонной цѣлью, которое полагаютъ простиралось до острововъ Зеленаго мыса.

Если вѣрить Геродоту, Фараонъ Нехао снарядилъ экспедицію изъ Финикіянъ, прошедшую чрезъ прорытый имъ каналъ отъ Нила до Чермнаго моря, оттуда въ море Эриѳерейское, обогнула Африку и возвратилась въ Египетъ чрезъ Геркулесовы столбы (610—594 до Р. Х.).

Второе подобное путешествіе чрезъ Геркулесовы столбы, по словамъ Геродота, совершено было по повелѣнію Ксеркса нѣкіимъ Сотаспомъ, который сознается, что плавалъ по неизвѣстнымъ ему морямъ нѣсколько мѣсяцевъ сряду и возвратился въ Египетъ, обогнувъ мысъ Солосисъ (Спартель).

Плиній и Корнелій Непотъ упоминаютъ о третьемъ путешествіи. Его приписываютъ какому-то Евдоксу; спасаясь отъ преслѣдованій Птоломея Латира, онъ прошелъ будто бы чрезъ Аравійскій заливъ до Гадъ и по пути встрѣтился съ Кокліемъ Антипатромъ, указывавшимъ ему на путешественника, прошедшаго изъ Испаніи въ Еѳіопію.

Страбонъ пишетъ о другомъ Евдоксѣ изъ Сизикіи, который, для принесенія жертвы Прозерпинѣ, прошелъ при царѣ Птоломеѣ VII чрезъ весь Египетъ. Этотъ же Евдоксъ, въ царствованіе Клеопатры, путешествовалъ вторично съ торговой цѣлью, но не имѣлъ удачи, да и самъ Страбонъ не очень довѣряетъ справедливости его расказовъ.

Современные ученые, вникая въ эти и подобные имъ расказы о путешествіяхъ, совершавшихся въ отдаленныя отъ насъ времена, не отрицая вполнѣ предпріимчивыхъ попытокъ къ открытіямъ неизвѣстныхъ странъ, не вѣрятъ въ возможность при тогдашнемъ состояніи судоходства и судостроенія, совершить путешествіе вокругъ Африки.

Иначе смотрятъ они и съ большимъ довѣріемъ на сказанія о плаваніяхъ нѣкоего Гиппалуса изъ Адена въ Муссиръ чрезъ Индѣйскій океанъ, совершенныхъ вѣроятно во время муссоновъ и Соломоновыхъ кораблей до Софаллы изъ Азіонъ Габара (Красное море).

Персы, овладѣвъ Финикіей и Малой Азіей, сдѣлались временно также мореходцами, что замѣтно въ особенности при мудромъ правленіи Дарія Истаспа. Первый походъ его на Грецію былъ неудаченъ, у него погибло до 300 кораблей, однако въ короткое время онъ вознаградилъ утрату и довелъ

свой флотъ до 600 судовъ. При сынѣ его Ксерксѣ (468 л. до Р. Х.) морскія силы Персіи увеличены были до 3000 судовъ, въ томъ числѣ 1207 кораблей, 300 галеръ и затѣмъ судовъ транспортныхъ. Когда же Греки остались побѣдителями, то въ условіяхъ мира было постановлено, чтобы Персы не смѣли плавать ни по Черному морю, ни по Архипелагу. Побѣды Александра Великаго окончательно уничтожили морское существованіе Персовъ.

Іудеи во времена Соломона имѣли суда значительной величины. По сказанію Священнаго Писанія, они привозили на нихъ издалека деревья значительной величины для постройки храма. По исторіи извѣстно, что они торговали съ Яффой и Тарсисомъ, и что Соломонъ посылалъ изъ Чермнаго моря флотъ для добыванія золота въ Офирѣ (вѣроятно на южномъ берегу Африки).

Греки, родоначальники нынѣшнихъ Эллиновъ, впервые населившіе Морейскій полуостровъ, начали свою жизнь совершенно подъ иными условіями, чѣмъ поселенцы, избравшіе континентальныя мѣстности.

И дѣйствительно, горы, занимающія почти всю поверхность полуострова, и множество озеръ отнимали много земли отъ земледѣлія. Жителямъ пришлось искать другихъ подручныхъ источниковъ для своего существованія,—этотъ источникъ было море, омывающее берега, испещренные множествомъ заливовъ, бухтъ, заводей, весьма удобныхъ для укрыванія въ нихъ судовъ, и наполненное разной величины островами. Такимъ образомъ, мореплаваніе должно было развиваться у древнихъ греческихъ поселенцевъ быстрѣе чѣмъ у другихъ прибрежныхъ народовъ. Въ первыя времена оно безъ сомнѣнія было на столько же несовершенно какъ у ихъ сосѣдей и, конечно, началось съ долбленыхъ челноковъ и кожаныхъ судовъ.

Если вѣрить преданіямъ, то первыми просвѣтителями исчезнувшаго племени Пелазговъ были Кекропсъ, Кадмей, Данай (1780—1284 г. до Р. Х.), вышедшіе изъ Египта и Финикіи. Поселясь въ Аттикѣ, Ѳивахъ, Аргосѣ, они ознакомили жителей этихъ странъ съ ремеслами, искуствами, земледѣліемъ и судостроеніемъ. Пелопонесъ, по преданіямъ, получилъ свое названіе отъ Фригійца Пелопса (около 1400 г. до Р. Х.), также выходца.

Такого толчка было достаточно для интеллигентнаго отъ природы племени. Жизненная его дѣятельность быстро начала развиваться и выразилась въ рѣзкихъ, своеобразныхъ очертаніяхъ и наклонностяхъ къ поэзіи, изящнымъ искусствамъ, торговлѣ, мореплаванію, колонизаціи, завоеваніяхъ и необыкновенной энергіи въ борьбѣ за свободу.

Размножившееся населеніе полуострова начало искать удобныя мѣста для переселеній. Подвигаясь, подобно Финикіянамъ, на югъ и западъ, оно заняло острова Архипелага Родосъ (1145) и Критъ (1049 г.).

Далѣе, на югѣ, Греки основали нѣсколько колоній въ Африкѣ, въ томъ числѣ въ Египтѣ (за 650 л. до Р. Х.), на островѣ Сернѣ, неподалеку отъ Кароагена, а на сѣверѣ Средиземнаго моря захватили острова Іоническіе, Сицилію, достигли даже до устьевъ Роны, гдѣ основали колонію подъ именемъ Массаліи (Марсель, около 600 л. до Р. Х.).

Фокеяне (Эолія), высадившіеся здѣсь впервые подъ предводительствомъ Эхсена, владѣльца корабля, были встрѣчены древними Галлами весьма дружелюбно; предводитель ихъ Наннъ выдалъ замужъ за Эхсена свою дочь. За этимъ кораблемъ Эолійцы начали прибывать толпами, и такимъ образомъ была основана новая колонія, долгое время пользовавшаяся цвѣтущимъ состояніемъ. Преданіе указываетъ на то, что Греки пришли сюда на нѣсколькихъ галерахъ о 50 веслахъ, и на носахъ галеръ имѣлось изображеніе тюленя, эмблемы Фокеянъ.

Обращаясь къ временамъ до историческимъ, временамъ героическихъ подвиговъ древнихъ Грековъ, нельзя не признать за ними мореходной дѣятельности и отваги. Правда, подвиги Тезея, Персея и многихъ другихъ героевъ смѣшаны съ баснословными вымыслами, гдѣ не возможно отыскать истину, однако же Троянская война производилась при содѣйствіи громаднаго флота въ 1184 корабля, на которыхъ перевезено было на азіатскій берегъ 100,000 воиновъ (1193—1184 г. до Р. Х.). Какіе были это корабли?—неизвѣстно; предположивъ, что они всѣ были однихъ и тѣхъ же размѣровъ, выходитъ, что на каждомъ находилось по 84 человѣка. При чемъ надо допустить, что на этихъ судахъ были боевыя принадлежности. По свидѣтельству же Эсхилла, корабль Нестора вооруженъ былъ десятью таранами. Гомеръ, умалчи-

вая о таранахъ, упоминаетъ о боевомъ копьѣ, употреблявшемся на древнихъ корабляхъ. Слѣдовательно, уже въ то отдаленное отъ насъ время греческіе, а съ ними и корабли Лидянъ, Финикіянъ, Египтянъ строились спеціально для военныхъ цѣлей, т. е. были длинные, о чемъ свидѣтельствуетъ и Гомеръ.

Нѣкоторые историки, разбирая причины морскаго могущества Грековъ и быстраго развитія мореплаванія, указываютъ на склонность ихъ къ пиратству, которымъ они занимались во время борьбы между Лакедемонянами и Аѳинянами; отрицать этого невозможно. Греческій архипелагъ славился морскими разбоями еще въ концѣ прошлаго столѣтія, чему много способствовало очертаніе ихъ прибрежій. Извѣстно, что Филиппъ Македонскій, имѣя небольшой флотъ, крейсировалъ преимущественно по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ мародерствовали пираты и грабили купцовъ, и такъ какъ насилія и захваты были въ тѣ времена весьма обыкновеннымъ явленіемъ, то для поправленія своихъ финансовъ онъ приступалъ даже къ осадѣ Византіи. Подъ давленіемъ такихъ насилій и для охраны торговли отъ пиратовъ, извѣстно, что Греки принимали всѣ предосторожности; у нихъ изданы были правила, чтобы торговыя суда, идя въ море, имѣли не менѣе 100 человѣкъ экипажа, и чтобы люди эти были вполнѣ укомплектованы боевымъ оружіемъ.

Родосцы, опытнѣйшіе и лучшіе въ древнія времена моряки, также неутомимо преслѣдовали пиратство и нещадно карали попавшихся имъ въ руки мародеровъ, наводнявшихъ въ то время не одинъ архипелагъ, но и Средиземное море. Кромѣ репутаціи въ знаніи морскаго дѣла, Родосцы славились честностью въ торговлѣ и вели ее очень дѣятельно. Первые морскіе законы изданы были Родосцами. Римляне и другіе приморскіе народы весьма много отъ нихъ позаимствовали въ морскомъ законодательствѣ.

Коринѳъ былъ одинъ изъ знаменитыхъ городовъ древней Греціи. Расположенный нѣсколько западнѣе перешейка, соединяющаго Пелопонезъ съ сѣверной Греціей, онъ занимался преимущественно постройкою судовъ. Свѣдѣнія Коринѳянъ въ этомъ дѣлѣ были далеко совершеннѣе другихъ прибрежныхъ жителей, и Коринѳяне считались также самыми опытными и отважными мореходцами. Ѳукидидъ сообщаетъ,

что они особенно заботились объ улучшеніи системы построенія судовъ и приданіи имъ болѣе изящныхъ формъ, что также замѣтно и при постройкѣ ими зданій. Имъ же приписываютъ изобрѣтеніе триремъ и основаніе Сиракузъ, Корциры (Корфу) и другихъ городовъ по берегамъ Греціи. Сенхра считался ихъ главнымъ портовымъ городомъ.

Аѳины хотя стояли ниже Коринѳа, но и ихъ торговля была также значительная. Пирей, Мунихія (Munychia), Фалеръ считались ихъ лучшими гаванями. Чрезъ Пирей шла значительная торговля зерномъ съ Крымомъ, Палестиной и Египтомъ. Афинскіе купцы вели торговые дѣла съ Сиріей и Малой Азіей. Вообще торговлю Аѳинъ, по цвѣтущему состоянію, приравниваютъ къ торговлѣ Тира и Карѳагена. Аѳины славны были не одной торговлей, они преобладали и въ политикѣ и Аѳинскому флоту пришлось бороться съ напоромъ Персовъ подъ владычествомъ Ксеркса и выйти побѣдителями. Здѣсь конечно не имѣется въ виду писать исторію государствъ; задача состоитъ въ томъ, чтобы ознакомить читателей съ развитіемъ судостроенія и его постепеннаго совершенствованія у разныхъ народовъ, а также коснуться причинъ, главнымъ образомъ вліявшихъ на это развитіе какъ на примѣръ торговлю, однакоже не лишнимъ будетъ включить въ настоящій разсказъ главнѣйшіе эпизоды изъ военной жизни народовъ, которые вліяли на ихъ политическое существованіе и вмѣстѣ съ тѣмъ послужили позднѣйшему потомству, вѣрными фактами для оцѣнки ихъ жизненной силы и энергіи.

Однимъ изъ такихъ эпизодовъ въ жизни Аѳинъ—безъ сомнѣнія есть борьба ихъ съ Ксерксомъ.

Ксерксъ (485 — 479 до Р. Х.), желая ослабить могущество Грековъ, предпринялъ громадное вооруженіе на сухомъ пути и на морѣ. Четыре года приготовлялся онъ къ этому нашествію, на пятомъ, собравъ громадное войско (по Геродоту) болѣе 1800000 человѣкъ, всѣхъ завоеванныхъ имъ національностей, онъ двинулся къ Геллеспонту, велѣлъ построить мостъ для перехода чрезъ проливъ противу Абидосса, и прорыть перешѣекъ у Аѳонской горы. Слѣды этой громадной работы видны еще и по настоящее время. Первый мостъ былъ однакоже разрушенъ бурей, и разгнѣванный монархъ приказалъ умертвить неповинныхъ рабочихъ, а море наказать 300 ударами

кнута! Постройка втораго моста была удачнѣе: двойной рядъ судовъ устоялъ противу стихійныхъ невзгодъ, и войска Ксеркса наводнили сравнительно слабую Грецію. Геродотъ, передавая намъ исторію этого грознаго нашествія, говоритъ, что едва ли до того времени и послѣ были примѣры такого громаднаго военнаго предпріятія, и дѣйствительно, въ войскѣ Ксеркса было до 1700000 пѣхоты, 80000 кавалеріи, 20000 человѣкъ на военныхъ колесницахъ и верблюдахъ, 517000 человѣкъ посажены были на 3000 судахъ, въ числѣ которыхъ военный флотъ состоялъ изъ 1207 кораблей и 120 триремъ съ 324000 экипажа, взятыхъ Ксерксомъ во Фракіи и сосѣднихъ покоренныхъ имъ провинціяхъ.

Морскія силы Грековъ состояли изъ 127 аѳинскихъ кораблей; на нихъ были Платейцы, управлявшіе судами какъ болѣе опытные. 40 судовъ дали Коринѳяне, 20—Магаряне, 20 — Халцидоняне, 18 — Эгиняне, 12 — Сиціоняне, 10 — Лакедемоняне, 8—Эпидоряне, 7—Эретріане, 5—Трезеняне, 2—Стиреяне, 2 — Сеанеяне (Cèans) и 2 пентеконтеры; Локтріане дали 7 пентеконтеръ, ѳракійскіе Греки и сосѣдніе острова снабдили 120 кораблей. Всѣхъ же судовъ у Грековъ было 400 и на нихъ до 24000 войска.

Флотъ Ксеркса для сокращенія пути прошелъ чрезъ прорытый имъ перешеекъ, говорятъ, на столько широкій, что помѣщалъ по двѣ триремы въ рядъ. Дойдя до высотъ Сепіи онъ былъ настигнутъ бурей, разбросавшей 400 судовъ по берегамъ Магнезіи, съ которыми погибло множество людей. Остальные корабли сосредоточились въ Саламинскомъ проливѣ, гдѣ и произошла славная для Грековъ и пагубная для Персовъ морская битва. Персы, стѣсненные своею многочисленностію не могли развернуть свои силы; тяжелые ихъ галеры, пробиваемые не большими и поворотливыми судами Грековъ, гибли, не имѣя возможности оказать серьезное сопротивленіе, къ тому же Ѳемистоклъ съумѣлъ вовремя выиграть вѣтеръ, что еще болѣе способствовало къ нападеніямъ. Оставшіяся отъ истребленія персидскія суда бѣжали, а съ погибшими, погибъ и ихъ адмиралъ Аріабигней—братъ Ксеркса. Такъ кончилась знаменитая въ исторіи Саламинская битва, стоившая Персамъ почти цѣлаго флота со всѣми запасами и болѣе половины сухопутнаго войска, большею частію погибшаго при Ѳермопилахъ. По сказанію Геродота

Аменоклесъ, отъ разбившихся судовъ, собралъ по берегамъ крушенія значительное богатство золотомъ и серебромъ, а побѣжденный Ксерксъ поспѣшилъ перебраться съ оставшимся войскомъ въ Малую Азію.

Индія до временъ блестящей эпохи Александра Великаго была весьма мало извѣстна, хотя цивилизація этой богатѣйшей страны считается самой древнейшій въ мірѣ, но торговыя сношенія съ ней были весьма незначительны и до побѣдъ Дарія о ней почти ничего не знали, да и онѣ дали возможность получить о ней кое какія свѣдѣнія только по нижней части Инда. Генію Александра обязанъ міръ тому громадному толчку, который потрясъ всю Азію и указалъ послѣдующимъ за нимъ поколеніямъ, всѣ выгоды пріобрѣтенныя его завоеваніями для развитія и процвѣтанія торговли. До его эпохи торговля совершалась караванами чрезъ Бактру, отсюда на NW до Оксуса, на O и S до Инда и на SO до Ганга. Послѣ Александра купцы начали переходить за эти рѣки и привозили свѣдѣнія о странѣ называвшейся Тина, вѣроятно Хина, т. е. Китай.

Подчинивъ себѣ всю Южную Грецію и острова, Александръ перенесъ свои завоеванія въ Малую Азію; побѣда при Граникѣ дала ему возможность проникнуть въ Египетъ. Онъ покоряетъ Тиръ, Сидомъ, словомъ все малоазійское побережье и кладетъ основаніе Александріи (332 г. до Р. Х.). Побѣда при Арбеллахъ открываетъ ему свободный путь въ Индію, онъ устраиваетъ до 70 городовъ (Плутархъ) по пути завоеваній, переходитъ Индъ, Гидаспъ и доходитъ до береговъ Гифаза, покоряя на пути своего побѣдоноснаго шествія всѣ государства. Отсюда онъ намѣревался идти еще далѣе, но войско, устрашенное такимъ новымъ походомъ, начало роптать, доказывая своему побѣдителю монарху, что съ такимъ оружіемъ какое у нихъ было не возможно думать о новыхъ завоеваніяхъ. Тогда Александръ предпринялъ обратный походъ и для облегченія утомленныхъ воиновъ собралъ 2000 судовъ (Страбонъ), а по свѣдѣніямъ Аріана до 800 судовъ, изъ которыхъ 31 были военные корабли и спустился по Инду до острова Паталы, покоряя на пути и наказывая непокорныхъ. Отсюда началось уже морское путешествіе. Начальствованіе флотомъ поручено было Александромъ другу его дѣтства адмиралу Неарку. Выйдя изъ Инда онъ долженъ

былъ пройти около береговъ Эриѳерейскаго моря, за тѣмъ вступить въ Персидскій заливъ и подняться до Вавилона. Суда эти, какъ пишутъ древніе историки, строились въ Ассасеніи (Афганъ), по р. Кофену (Кабулъ) и въ Таксинѣ (Манихіала). Весьма возможно что часть судовъ была взята у туземцевъ, которые содѣйствовали Александру въ перевозкѣ войскъ и провіанта. Очень возможно, что въ постройкѣ судовъ участвовали Финикіяне, Кипріоты, Египтяне, какъ подвластные въ то время Александру, такъ и другіе жители около Геллеспонта. Какъ бы то ни было, экспедиція отправилась 1 октября 326 г. до Р. Х. Путь ея по Индіи походилъ скорѣе на торжественное шествіе, поражавшее жителей своею громадностію и числомъ судовъ. Аріанъ описывая его говоритъ, что транспортивыя суда были плоскодонныя, (вѣроятно похожія на современныя небольшія баржи), а галеры имѣли по два ряда веселъ; остальныя суда были палубныя. (См. Дунджіахъ, Суда анти-европейскія).

Море съ его періодическими приливами и отливами не было знакомо Грекамъ. Вступивъ въ него, они держались близко береговъ. Застигнутые отливомъ обмелѣли, суда ихъ легли на бокъ; войско пришло въ сильное смятеніе и видѣло въ этомъ обычномъ явленіи природы дурное для себя предзнаменованіе, считая его за гнѣвъ боговъ, но, къ счастію, опасеніе ихъ было не продолжительно, новый приливъ поднялъ суда, хотя нѣкоторыя изъ нихъ и разбились другъ о друга или повредились. Принятыя предосторожности не подвергали плавателей вторичнымъ обмелѣніямъ, но вообще походъ этотъ былъ неудаченъ, бури замедляли плаваніе, почему оно тянулось 146 дней (Плиній).

Неаркъ и помощникъ его Онезикритъ оставили подробные разсказы объ этой экспедиціи; изъ нихъ видно, что, помимо честолюбивыхъ замысловъ Александра, она имѣла цѣль ученую и торговую. Суевѣрное настроеніе тѣхъ вѣковъ проявляется и въ ихъ разсказахъ; такъ они описываютъ островъ, посвященный солнцу, гдѣ изчезъ одинъ изъ ихъ транспортныхъ кораблей, который не могли найти, не смотря на самые тщательные розыски. Неаркъ и Онезикритъ приписываютъ это событіе чародѣйству морскихъ нимфъ, завладѣвшихъ будто кораблемъ и превратившихъ людей въ рыбъ; но басня эта объясняется очень просто воровствомъ туземцевъ;

воспользовавшись оплошностью людей, они завели, вѣроятно, судно въ камыши и разграбили, а людей убили.

Замыслы Александра не ограничивались этимъ морскимъ походомъ; онъ готовилъ Неарка въ другую экспедицію для обхода Аравіи, а затѣмъ и Африки, но преждевременная смерть этого великаго дѣятеля положила конецъ его гигантскимъ замысламъ, и Греція начала мало по малу утрачивать всѣ его военныя пріобрѣтенія, а ученіе Магомета, охватившее весь востокъ и проникшее въ Египетъ, вытѣснило Грековъ окончательно изъ всѣхъ сообщеній съ Александріей. Имперія Калифовъ, основавшаяся на развалинахъ Персидскаго государства, перенесла центръ торговой дѣятельности въ Буссору, сдѣлавшуюся посредницей между Европой, Азіей и Китаемъ чрезъ Константинополь.

II.

Судостроеніе у древнихъ Грековъ.—Его начало.—Главное раздѣленіе судовъ.—Названія частей судоваго набора.—Части: носовая и кормовая.—Руль, весла.—Палубы и верхній бортъ.—Тараны.—Эпотиды.—Башни.—Украшенія.—Окраска судовъ.—Якоря.—Канаты.—Мачты.—Реи.—Паруса.—Оснастка.—Разноцвѣтные паруса.—Строительные матеріалы.—Различіе судовъ по числу рядовъ веселъ: униремы, биремы, триремы и проч.—Таблица размѣровъ судовъ.—Спускъ кораблей.—Ихъ скорость.—Гребля.—Порядокъ управленія судами.—Полководцы.—Командиры судовъ.—Подчиненныя лица.—Божества.—Морскіе инструменты.

Свѣдѣнія о судостроеніи у Грековъ хотя обильнѣе, чѣмъ у предшествовавшихъ народовъ, однакоже и онѣ далеко не полны. Императоръ Левъ VI (мудрый), издавшій много весьма полезныхъ постановленій по морскому дѣлу, еще въ то время выражалъ сожалѣніе о скудости дошедшихъ до него матеріаловъ, по которымъ можно было бы уяснить состояніе морскаго искусства у древнихъ народовъ, а тѣмъ болѣе подвластной ему Греціи.

Шеферъ *), усерднѣе другихъ занимавшійся добываніемъ и разборкой матеріаловъ о древнемъ греческомъ судостроеніи и мореходствѣ, собралъ нѣкоторыя весьма любопытныя данныя. Болѣе соотвѣтствующія настоящей книгѣ предлагаются здѣсь читателю.

Греки, какъ и всѣ народы, въ первыя времена своего гражданскаго развитія начали свое судостроеніе съ долбленыхъ челноковъ. Затѣмъ строили лодки, составляя сперва наборъ изъ нетолстыхъ гнутыхъ деревцовъ, связывали ихъ ивовыми вѣтвями и обшивали снаружи кожей. По словамъ Виргилія, лодка Харона построена была подобнымъ образомъ.

Съ улучшеніемъ судостроенія, обшивку начали дѣлать деревянную, утолщать наборные члены, давали судамъ своимъ

---

*) Упсальскій археологъ (около средины XVII в.).

различныя формы, смотря по ихъ назначенію. Такимъ образомъ суда ихъ, какъ и суда другихъ народовъ, имѣли два главныхъ различія—суда *короткія* и *длинныя*.

Такое различіе соотвѣтствовало вполнѣ ихъ размѣрамъ: суда короткія строились длиною въ три и не болѣе четырехъ своихъ ширинъ, а длинныя суда были болѣе своихъ ширинъ въ пять, шесть, семь и даже доходили до девяти.

Короткія суда, способныя поднимать большіе грузы, употреблялись для перевозки товаровъ, жизненныхъ припасовъ; въ военное время слѣдовали при военныхъ флотахъ съ провіантомъ, фуражемъ, боевыми припасами, перевозили войска и назывались Греками φορταγωγός или ʾαπόστολον Πλοτον, а Римлянами navis oneraria, navis frumentaria *). При *грузовой ватерлиніи*, такія суда имѣли оконечности почти одинаково закругленныя, почему ихъ и называли иногда Греки στρογγύλον πλοτον, а Римляне navis rotunda (т. е. круглыя суда).

Ватеръ-линія, т. е. линія, до которой судно углублялось въ воду, у Грековъ называлась ζώστηρ, а у Римлянъ zona. Короткія суда ходили тихо, только подъ парусами. Суда длинныя строились сравнительно для быстраго хода, преимущественно на веслахъ, а при попутныхъ вѣтрахъ употребляли паруса, иногда же тѣ и другіе вмѣстѣ. Одно изъ видоизмѣненій короткихъ судовъ составляли суда, называвшіяся Греками ἱστιοχώπους (т. е. съ мачтами и парусами). Римляне называли ихъ actuaria navis. Суда эти строились преимущественно для перевозки въ возможной скорости войска и лошадей и потому имѣли нѣсколько бо́льшую длину противу судовъ короткихъ. Короткія суда вообще затрудняли движенія флотовъ, потому что ихъ большею частію приходилось вести на *буксирѣ* у длинныхъ судовъ. Суда длинныя предназначались собственно для военныхъ цѣлей. Ихъ называли иногда Μαχραί, иногда νῆες, также ἐπιχωποι, потому что онѣ чаще ходили на веслахъ, а иногда χωπῆρα. Суда перевозившія лошадей назывались ἱππηγοί, провіантъ στρογγολαί. Суда рыболовныя у Римлянъ назывались pisca-

*) Для избѣжанія повтореній, въ настоящемъ обзорѣ помѣщаются и латинскія названія, употреблявшіяся Римлянами.

toriae. Суда, не имѣвшія палубъ, назывались navis aperta, а палубныя—navis tecta.

Въ основаніе при постройкѣ судовъ входили *Киль*—τρόπις, carina. Подъ киль накладывался брусъ — *фальшъ-киль* χέλυσμα. Онъ считался необходимымъ предохраненіемъ килю, такъ какъ суда нерѣдко приходилось перетаскивать черезъ мели и вытаскивать на берегъ. Грузовыя суда строились безъ килей, но для предохраненія днища отъ порчи, подъ нимъ придѣлывались два продольные бруса χελενοματα. На киль ставили *шпангоуты*—у Римлянъ costae navicum, statumina, а на нихъ накладывали *кильсонъ*—δρύοχον, columba. На кильсонѣ укрѣпляли *степсъ* для мачты δυτέρα τρόπις. Надъ килемъ устраивался резервуаръ *(льяло)*, куда собиралась вода, проникавшая чрезъ пазы обшивки. Оно называлось φαλκίς, αντιον. Это льяло покрывалось сводчатой палубой, лежавшей на поперечныхъ брусьяхъ. Вода выкачивалась помпами, выходившими на палубу. Пространство между палубой и настилкой, покрывавшей льяло *(трюмъ)*, называлась ἄντλος, carina. На послѣдней укладывался *балластъ* ἔρμα, arena, saburra.

Форъ-штевень и ахтеръ-штевень (вообще штевни) στεῖρα ставились на киль подъ нѣкоторымъ уклономъ внаружу (около 69°). Ихъ продолжали выше палубы и загибали въ видѣ гребней: кормовую надѣлку внутрь судна, а носовую иногда внутрь, иногда наружу, въ видѣ спирали и называли ἀκροστόλος, acrostolion (акростоль), aplustrum. Шпангоуты связывались поперекъ судна въ верхнихъ частяхъ своихъ нѣсколько изогнутыми кнаружи брусьями στρωτῆρες *(бимсы)*. Въ безпалубныхъ судахъ бимсы служили для гребцовъ вмѣсто банокъ, а на судахъ палубныхъ сверху бимсовъ настилались палубы. Палубы на послѣднихъ, по срединѣ судна, нѣсколько возвышались уступомъ; онъ устраивался по длинѣ судна на пространствѣ занимаемомъ гребцами и назывался πάροδος, aditus, agea. На средневѣковыхъ галерахъ его называли *куршея* (courcie). Въ ширину куршея имѣла 3 и 4 ф. По сторонамъ куршеи, по направленію бимсовъ, устраивались банки для гребцовъ Ἑδωλία. Куршея составляла принадлежность только военныхъ судовъ, въ ней устраивались люки для прохода въ трюмъ. На судахъ торговыхъ и грузовыхъ люки прорубались въ палубахъ. Су-

довые *борта* (обшивка) состояли изъ толстыхъ обшивныхъ досокъ и назывались πλευρας, а самыя доски ζωσφηνες, т. е. поясы, такъ какъ нѣкоторыя изъ нихъ служили дѣйствительно обвязными поясами. Ихъ было 1, 2 и 3, смотря по величинѣ судна; толщина ихъ была болѣе остальныхъ досокъ.

По верхней грани судна накладывался толстый брусъ τρήματα (планширъ), связывавшій бока со штевнями и въ тоже время служившій опорой для верхняго ряда веселъ. Если судно имѣло ихъ нѣсколько рядовъ, о чемъ будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ, то подъ весловыми отверстіями набивались особые брусья. Поперечнаго или діагональнаго скрѣпленія древніе не знали, почему не удивительно, что суда страдали течью, для уменьшенія которой употреблялась замазка изъ мелко толченыхъ морскихъ раковинъ. Ею промазывались пазы обшивки. Плиній упоминаетъ о другомъ способѣ конопаченія, состоявшемъ въ вколачиваніи въ пазы толченыхъ сѣмянъ растеній (вѣроятно масличныхъ). У Витрувія встрѣчается особаго рода составъ, которымъ смазывались судовые борта для предохраненія обшивки отъ гнилости; его также впускали въ пазы для уменьшенія течи.

Носовая часть. Выше было упомянуто, что форъ-штевень выводилъ выше палубы и загибался въ разныхъ формахъ. Различныя формы акростолей изображены ниже на всѣхъ судахъ древнихъ Грековъ и Римлянъ (Фиг. 14, 15, 18, 21, 22). Иногда, какъ напр. на ф. 19, изображающей либурну, имъ давали форму лебединой головы, украшая ею то носъ, то корму; въ этихъ случаяхъ акростоль изгибался внаружу. Между акростолемъ и куршеей полагалось до 14 футовъ.

Акростоли устраивались разборчатые. Ихъ снимали во время сраженій, когда желали дать болѣе простора сражающимся, иногда же оставляли на мѣстѣ и охраняли, какъ въ средніе вѣка охраняли судовые флаги. Когда какой либо корабль былъ побѣжденъ, то побѣдитель снималъ съ него акростоль и украшалъ имъ свой корабль.

Ниже акростоля помѣщались имена судовъ, или имена тѣхъ боговъ, подъ покровительствомъ которыхъ они находились. Еще ниже—эмблематическія фигуры животныхъ, также боевые снаряды: какъ эпотиды и тараны. О каждомъ будетъ объяснено ниже. По бокамъ форъ-штевня помѣщались гла-

за. Ихъ мѣсто приходилось уже на корабельныхъ скулахъ или щекахъ, фиг. 36, 37. У Римлянъ носовая часть называлась prora. Пространство отъ форштвня до куршеи, предназначавшееся для сбора воиновъ, полагалось отъ 12 до 14 ф. Гомеръ называетъ его ἴκρια.

Кормовая часть pupis, занимавшая пространство отъ куршеи до акростоля, называвшаяся у Грековъ παρξειρεσία имѣла въ длину до 11 футовъ, внѣшнимъ видомъ своимъ походила на носовую и также закруглялась въ своихъ обводахъ. Ахтеръ-штевень имѣлъ продолженіемъ своимъ кормовой акростоль, какъ уже сказано было, загибавшійся внаружу и во внутрь судна. Послѣдняя система встрѣчается однакоже чаще на изображеніяхъ древнихъ судовъ. Акростоль этотъ походилъ на изогнутый жолобъ, кверху съуживался и на концѣ имѣлъ щитообразный кружокъ κόρυμβα, corymba; къ верху щита прикрѣплялось украшеніе въ родѣ перьевъ, похожихъ на пѣтушій хвостъ—ἄφλαστον, aplustrum, amplustrum. Въ нижнюю часть акростоля входила бесѣдка—σκηνή, gubernacula. Она устроивалась подобно нашимъ трельяжнымъ бесѣдкамъ, могла сниматься и ставиться по произволу и покрывалась какою либо тканью. Подтвержденіе тому встрѣчается у Арріана, гдѣ въ одномъ мѣстѣ говорится: „когда король подошелъ близко къ лагерю, то приказалъ снять кормовую палатку на своемъ кораблѣ, чтобы лучше видѣть окрестность“. Подъ щитомъ акростоля, повыше бесѣдки, помѣщалось божество tutela. По введеніи христіанства, долгое время на галерахъ помѣщали на этомъ же мѣстѣ изображенія Спасителя, Божіей Матери или святаго какъ патрона судна. См. фиг. 18 и 19 на триремѣ и либурнѣ.

Руль. Древніе не имѣли понятія о такихъ руляхъ, какіе употребляются въ настоящее время—навѣшенными на петляхъ, прикрѣпленныхъ къ старнъ-посту. Вмѣсто рулей они употребляли короткія весла съ широкими *лопастями* и привѣшивали ихъ по бокамъ кормы подъ нѣкоторымъ угломъ, сначала снаружи, какъ изображено на всѣхъ рисункахъ, а впослѣдствіи стали выводить ихъ изъ особыхъ отверстій; такое приспособленіе, полагаютъ, введено было уже по Р. Х. фиг. 38. Рули, или правильнѣе рулевыя весла—потеси были трoякаго вида: одни походили на лопату, ф., 19 другіе на нашъ крестьянскій косарь фиг. 14, а инымъ давали форму шпаги, ф. 26

Число рулей было различно: иногда ихъ было по одному, иногда по два, а иногда по четыре, помѣщавшіеся попарно на носу и кормѣ. Носовые рули употреблялись въ крайнихъ случаяхъ, для скорѣйшаго поворота судна. Такъ, по сказаніямъ историковъ, описавшихъ походы Германика въ нынѣшней Германіи (Светоній, Тацитъ, Плиній), имъ было построено до 1000 судовъ, на которыхъ онъ намѣревался проникнуть моремъ съ Рейна въ Эмсъ, и для избѣжанія замѣшательствъ при поворотахъ такой массы судовъ въ рѣчныхъ руслахъ, суда эти имѣли одинакія формы оконечностей, снабженныя на носахъ и кормахъ рулями. Въ Берлинскомъ музеѣ есть модель такихъ рулей и оснастки древнихъ судовъ.

Ни одинъ изъ древнихъ писателей не оставилъ точнаго описанія способовъ прикрѣпленія рулей къ судамъ и ихъ употребленія. По сохранившимся барельефамъ и рисункамъ, а также названіямъ частей руля, можно однако же догадываться о привѣскѣ его и о способѣ дѣйствія. Руль, πηδάλιον, gubernaculum состоялъ изъ лопасти или пера πτερύγιον, pinnae, соединенной въ одномъ деревѣ съ древкомъ φθείρ, pertica; въ него вставлялся румпель οἴαξ, clavus, перпендикулярно къ древку. Къ судну руль прикрѣплялся обоймицами изъ металла или кожи, на высотѣ верхней палубы. Верхній конецъ древка или голова руля прикрѣплялась къ вертикальной стойкѣ, укрѣплявшейся въ бортѣ также обоймицей. Наконецъ для безопасности, на случай если бы обоймицы оторвались отъ лопасти, къ борту шли веревки. Для дѣйствія рулемъ его поворачивали румпелемъ вправо и влѣво въ обоихъ обоймицахъ, чрезъ что перо, представляя сопротивленіе водѣ, заставляло судно поворачиваться на тѣхъ же законахъ, какъ и при нынѣшнихъ руляхъ. Подобный способъ прикрѣпленія рулей сохранился до сего времени на рѣкѣ По, и нѣтъ сомнѣнія, что перешелъ къ намъ отъ древнѣйшихъ временъ (Жаль).

В е с л а, κῶπαι, remus. Изобрѣтеніе ихъ приписываютъ Копу. О формѣ и величинѣ ихъ у древнихъ также нѣтъ точныхъ указаній, почему всѣ сужденія о нихъ приходится выводить либо на основаніи дошедшихъ до насъ изображеній, либо изъ опытовъ и указаній позднѣйшихъ временъ. Изслѣдователи старины полагаютъ однако, что весла у древнихъ не были велики и подраздѣлялись на разряды, смотря

по величинѣ и роду судна. Ихъ дѣлали сначала изъ дуба; потомъ стали употреблять буковыя весла, такъ какъ дубъ тяжелъ и ломокъ. Въ позднѣйшія времена на выдѣлку веселъ стали употреблять хвойныя деревья.

Весла во всѣ эпохи дѣлались изъ одного дерева. Часть весла, погружавшаяся въ воду—лопасть, имѣла плоскую форму въ видѣ лопатки, болѣе или менѣе широкой къ своему внѣшнему концу; иногда она заканчивалась остріемъ въ видѣ копья. У древнихъ лопасти были короче средневѣковыхъ веселъ. Часть остававшаяся внутри судна дѣлалась въ видѣ продолговатаго цилиндра (валекъ) и заканчивалась рукояткой. Часть, соединявшая валекъ съ лопастью (веретено), имѣло какъ и нынче цилиндрическую продолговатую форму и, въ соединеніи своемъ съ валькомъ, служила опорной точкой при греблѣ.

Опорную точку составляли колышки σκαλμοί (*уключины*), вставлявшіеся въ планширъ, на которыя надѣвались кожаныя или веревочныя кольца (огонъ, очко) съ продѣтыми въ нихъ веслами.

На судахъ, имѣвшихъ нѣсколько рядовъ веселъ, второй и третій ряды, по счету сверху, выкидывались изъ небольшихъ отверстій τρήματα, columbaria (полубортики). Разстояніе между банокъ для свободнаго размаха весломъ слѣдуетъ положить не меньше $3\frac{1}{2}$—4 футъ.

Собственно *постицъ*, какія введены были въ средневѣковыхъ галерахъ (см. ниже), у древнихъ не было, но весла ихъ лежали на толстыхъ брусьяхъ, проложенныхъ вдоль бортовъ подъ весловыми отверстіями (см. борта); ихъ называли κολυμβάω, columbarium, т. е. погружаю. Эти отверстія закрывались кожами въ большое волненіе, чтобы чрезъ нихъ не затекала вода.

На иныхъ изображеніяхъ древнихъ судовъ весла вальковъ не имѣютъ; надо полагать, что они были не длинны и не тяжелы, хотя нѣтъ сомнѣнія, что длинныя весла дѣлались съ вальками, и, для уравновѣшиванія валька съ лопастью, въ первые вдѣлывались свинецъ, олово или иной какой грузъ.

Такъ полагаютъ всѣ извѣстные археологи, изучавшіе строеніе и способы движеній древнихъ судовъ, и, какъ доказательство небольшихъ размѣровъ веселъ и слѣдовательно ихъ легкости, приводятъ свидѣтельство Θукидида изъ его исторіи

Пелопонезской войны, гдѣ, описывая атаку Пелопонезцевъ на Пирейцевъ, онъ говоритъ: „планъ былъ такой, чтобы каждый матросъ взялъ съ собой весло, свою постель и ремень и шелъ сухимъ путемъ въ Коринѳъ, а оттуда въ Аѳины и торопился въ Мегару, гдѣ матросы должны сѣсть на 40 *триремъ* (см. ниже), имѣющихъ свое мѣстопребываніе въ Никеѣ, ихъ морской станціи, и идти немедленно въ Пирей“. Отсюда понятно сказанное нами о сравнительной легкости веселъ, ибо въ противномъ случаѣ матросамъ не было бы возможности идти съ пожитками въ дальній путь и нести еще съ собой весла.

Дальнѣйшія подробности о размѣщеніи веселъ и ихъ возможной длинѣ читатель найдетъ въ разсмотрѣніи судовъ носившихъ названія *квадриремъ*, *кенкеремъ* и проч.

Палубы и верхній бортъ. По всей вѣроятности суда самой отдаленной древности строились безъ палубъ, безъ которыхъ можно было обойтись въ прибрежныхъ плаваніяхъ, какъ на примѣръ Грекамъ въ ихъ Троянскую войну. Устройство палубъ, какъ защиты судоваго экипажа и груза отъ непогодъ, должно принадлежать къ позднѣйшимъ эпохамъ, когда суда увеличились въ своихъ размѣрахъ, и мореходцы стали отваживаться на болѣе далекіе переходы. Надо полагать, что сначала введены были полупалубы въ носу и кормѣ, а потомъ уже стали застилать ими всю судовую внутренность.

Ѳукидидъ, Полибій и другіе писатели указываютъ, что древнія военныя суда имѣли высокіе борта (castromathae) защищавшіе воиновъ отъ непріятельскихъ стрѣлъ и копій. Ѳукидидъ въ разсказахъ о Троянской войнѣ свидѣтельствуетъ, что воины, размѣщавшіеся на носу и кормѣ, были защищены отъ нихъ кожами, и что эти кожи, растянутыя по бортамъ, служили защитой и отъ волнъ. Изъ разсказовъ Плутарха о походѣ Ксеркса видно, что Ѳемистоклъ держалъ совѣтъ въ „кастроматѣ, которая есть самая возвышенное мѣсто на кораблѣ“. Изъ этихъ словъ надо заключить, что быть можетъ кастромата составляла кормовую палубу, обнесенную или деревяннымъ бортомъ или кожами.

Какъ бы то ни было, но не подлежитъ сомнѣнію, что древніе народы сознавали необходимость устраивать на судахъ бортовыя защиты и крытыя помѣщенія для людей и провизіи и возвышать борта отъ заплесковъ волнъ, непогодъ и непріятеля,

и что эти защиты сначала были кожаныя, совершенствовались по мѣрѣ улучшенія судостроенія и замѣнились деревянными. Съ изобрѣтеніемъ палубъ, получилась потребность въ распредѣленіи помѣщеній для капитана, офицеровъ, команды, провизіи, воды и другихъ запасовъ. Съ увеличеніемъ размѣровъ судовъ потребовалась наибольшая движущая сила,—увеличилось число гребцовъ, а для нихъ явилась необходимость въ размѣщеніи ихъ въ два, три и болѣе рядовъ, слѣдовательно пришлось устраивать двѣ, три и болѣе палубъ. Такимъ путемъ по всей вѣроятности шло устройство, совершенствованіе въ защитѣ бортовъ и размноженіи палубъ на судахъ древнихъ Грековъ и другихъ народовъ.

Тараны, ἔμβολον, rostrum составляли исключительную боевую принадлежность военныхъ судовъ. Плиній приписываетъ изобрѣтеніе ихъ Пизею, но едвали это справедливо; быть можетъ они были введены имъ у Грековъ, но таранъ на египетской галерѣ показываетъ, что это орудіе было извѣстно почти за 1500 лѣтъ до Р. Х.

Таранами назывались массивныя оконечности изъ металла или дерева имъ окованнаго, выдававшіяся передъ носовою частью судна. Форма и число тарановъ бывали различны, равно какъ и ихъ размѣщеніе. Ихъ дѣлали въ видѣ конусовъ, которыхъ основаніе охватывало форъ-штевень и укрѣплялось на скулахъ (ф. 32). Иногда имъ давали форму пѣтушьей шпоры (ф. 15) или клюва хищныхъ птицъ. Иные походили на бычачій рогъ (ф. 31), иногда они были ничего болѣе, какъ продолженіе килеваго бруса, связаннаго съ форъ-штевнемъ и скулами боковыми брусьями, оканчивавшимися заостреными зубьями (ф. 37), а иногда и головой какого либо животнаго, какъ напримѣръ головой кабана (ф. 19).

Такъ какъ назначеніе тарановъ было пробивать борта непріятельскихъ судовъ, чтобы ихъ потопить, то мѣсто для тарановъ, въ большей части дошедшихъ до насъ изображеній, избиралось вровень съ уровнемъ или подъ водою. На тѣхъ же судахъ, гдѣ ихъ было по два, три и да же болѣе, они размѣщались одинъ надъ другимъ. Надежнѣйшимъ тараномъ считался таранъ, составлявшій продолженіе киля. Подводные тараны устроивались изъ двухъ брусьевъ плотно прикрѣпленныхъ къ судовымъ скуламъ выведенныхъ передъ форъ-ште-

вень, соединенныхъ подъ острымъ угломъ и окованныхъ желѣзомъ.

Въ разсказахъ Эсхила объ осадѣ Трои упоминается, что корабль Нестора былъ δεκέμβολος, т. е. о десяти бронзовыхъ таранахъ. Говорятъ также, что Семирамида (Свидасъ) построила въ Бактріи 3000 военныхъ кораблей съ бронзовыми таранами (χαλκέμβολοι). Экипажи на этихъ судахъ состояли изъ Сиріянъ, Финикіянъ, Египтянъ, Кипріотовъ и Киликійцевъ. На сколько справедливо такое сказаніе, и для какого военнаго предпріятія было собрано столь громадное количество судовъ—провѣрить трудно, хотя Діодоръ и упоминаетъ о неудачномъ походѣ Семирамиды въ Индію, при которомъ она потеряла до 1000 судовъ. Наконецъ изображеніе тарана на египетской галерѣ (ф. 11) подтверждаетъ предположеніе о древнѣйшемъ происхожденіи этого боеваго орудія.

Какъ бы то ни было, но въ заключеніе о таранахъ нельзя умолчать, что на нихъ отражалось все несовершенство современнаго древняго судостроенія. Тѣ же историки помѣщаютъ нѣсколько случаевъ о потерѣ тарановъ при столкновеніяхъ съ непріятельскими судами. Такъ напримѣръ въ сраженіи неподалеку отъ острова Иссы, между флотами Октавія и Помпея кенкерема, на которой находился Ватиній, ударила такъ сильно тараномъ своимъ въ таранъ квадриремы Октавія, что она потеряла свой таранъ; пробитая тараномъ квадрирема затонула, а Октавій спасся на міопаронѣ. Плутархъ въ жизнеописаніи Антонія говоритъ, что корабли Цезаря—Августа не только боялись нападать носами, но избѣгали ударять ихъ даже въ борта, такъ какъ нѣсколько такихъ нападеній показали, что ихъ тараны легко ломаются, хотя повидимому и были укрѣплены прочно брусьями, соединявшимися съ судовыми бортами, и окованы желѣзомъ.

Эпотиды, ἐπωτίς; такъ назывались здоровые граненые брусья, прочно прикрѣпленные къ судовымъ бортамъ съ двухъ сторонъ и выдававшіеся за форъ-штевень. Назначеніе ихъ было предохранять носовую часть судна отъ удара въ корпусъ непріятеля въ томъ случаѣ, еслибы при ударѣ таранъ сломался или свернулся. На ф. 18, изображающей трирему, помѣщена эпотида нѣсколько выдающаяся за форъштевень, на ф. 12 она изображена еще яснѣе.

Надо полагать, что внѣшніе концы этого предохранительнаго снаряда были окованы желѣзомъ и не составляли непремѣнной принадлежности всѣхъ военныхъ судовъ. У Римлянъ даже не было имъ особаго названія, а Греки сдѣлали имъ сравненіе съ ушами (ἐπὶ οὖς) торчащими впередъ. Эпотиды помѣщались подъ глазами (см. украшенія). Многіе другіе историки упоминаютъ о вооруженіи судовъ эпотидами; между прочими Θукидитъ (кн. VI) пишетъ, что Сиракузяне, желая придать сколь возможно болѣе боевой силы своимъ кораблямъ, скрѣпляли носовыя ихъ части внутренними брусьями, связывая ихъ съ эпотидами болтами.

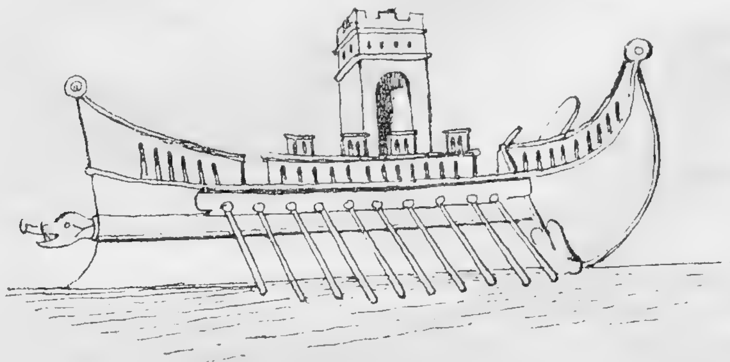
Башни по видимому не были употребляемы въ отдаленной древности; по крайней мѣрѣ ихъ не встрѣчается на судахъ Ассиріи и Египта. На египетской галерѣ (ф. 11) видно лишь, что воины, стоящіе на носу, защищены до половины стѣнкой, быть можетъ деревянной, а быть можетъ и кожанной. На ниневійской *биремѣ* не видно и этой защиты, хотя по положенію людей на верхней палубѣ можно заключить, что борта ея были довольно высоки.

Морская тактика древнихъ имѣла цѣлью поражать непріятеля съ возвышеній, атакуя его таранами, почему воиновъ, предназначенныхъ для метанія стрѣлъ, копій и т. п., старались ставить на возвышенія, устраиваемыя въ носовой части. Площадка, служившая для этой цѣли, какъ полагаютъ изслѣдователи древностей, занимала пространство до 9 ф. въ длину, шла отъ борта до борта и защищалась стѣнкой (брустверъ), возвышаясь надъ палубой съ небольшимъ на 2 ф. Впослѣдствіи, на эти площадки начали ставить другія площадки на подпоркахъ (ф. 27) и обносить ихъ также стѣнками съ бойницами. Такія же площадки стали сооружать потомъ и на кормахъ (Поллуксъ) и наконецъ на мачтахъ, оставляя подъ ними столько пространства, чтобы можно было проходить человѣку. Эти площадки получили названія *башенъ*.

Башни были разборчатыя и ставились только предъ сраженіями, а въ остальное время хранились разобранными подъ носовымъ возвышеніемъ. Каждая нація старалась превзойти другую высотой своихъ башенъ (Плиній), доставлявшихъ, конечно, всѣ выгоды надъ непріятелемъ, стоявшимъ ниже, но эта выгода представляла въ то же время и большія неудобства при вѣтряной погодѣ. Флоръ, говоря о флотѣ Антонія

въ сраженіи при Актіумѣ, свидѣтельствуетъ, что башни на его корабляхъ были такъ велики и высоки, что вѣтеръ мѣшалъ ихъ движеніямъ. Помимо древнихъ писателей, свидѣтельствующихъ объ употребленіи башень, ихъ изображенія встрѣчаются на многихъ фрескахъ и барельефахъ. Такъ, на медаляхъ въ память побѣды при Актіумѣ, на мраморномъ монументѣ Августа, суда изображены съ башнями.

Башни употреблялись даже и въ средніе вѣка; ихъ можно видѣть на медаляхъ Ярмута, Дунвича и др. Въ настоящей книгѣ онѣ изображены на ф. 12, 24, 27. Прилагаемый рисунокъ галеры съ башней, изъ собраній Монфокона, снятъ имъ съ одного изъ древнихъ памятниковъ (фиг. 12).



Фиг. 12.

Украшенія. Древніе народы, вводившіе художественныя украшенія въ постройкахъ зданій, выдѣлкѣ разныхъ предметовъ, внесли ихъ и въ судостроительное искуство. Избравъ для украшеній носъ и корму, они старались придать этимъ частямъ самыя изящныя формы. У Грековъ и Римлянъ, такія украшенія отличаются особенной легкостью и строгимъ преслѣдованіемъ гармоніи въ очертаніяхъ криволинейныхъ поверхностей судовыхъ окраинъ.

Нѣсколько выше, въ объясненіи устройства кормы и носа, пришлось отчасти коснуться украшеній, помѣщавшихся на этихъ оконечностяхъ, почему читатель уже знакомъ съ акростолями. Изгибая эти акростоли въ сколь возможно изящныхъ линіяхъ и давая имъ то формы лебединой шеи, то продолговатой остроконечной корзинки, древніе кораблестроите-

ли украшали ихъ или золоченой рѣзьбой или расписывали яркими узорами. На кормовомъ акростолѣ, какъ уже было сказано, ставили щитъ, а надъ нимъ украшеніе изъ тонкихъ дощечекъ, походившихъ своей формой на хвостъ пѣтуха. Внутри акростоля, надъ трельяжной бесѣдкой, помѣщалось изображеніе божества, подъ покровительствомъ котораго находилось судно. Оно было рисованное или скульптурное и у Римлянъ называлось tutela. Этому священному изображенію придавали большое религіозное значеніе. Не рѣдко цѣлые флоты посвящались его покровительству; въ такихъ случаяхъ его изображеніе помѣщалось на всѣхъ корабляхъ. По сказанію Еврипида, во флотѣ Тезея было тридцать кораблей, порученныхъ покровительству Паллады, а на кормахъ стояли у нихъ статуи Минервы въ колесницахъ, запряженныхъ лошадьми. Беотійскіе корабли имѣли на своихъ tutela Кадма, держащаго золотаго дракона. На корабляхъ Нестора было изображеніе Алфея превращеннаго въ быка, а корабли Ахиллеса имѣли своей покровительницей Нереиду. Кромѣ того, на кормахъ ставили шесты съ флагами, лентами и вымпелами разныхъ яркихъ цвѣтовъ.

Носовой акростоль, самъ по себѣ служившій уже украшеніемъ этой части судна, помимо рѣзьбы и живописи, заканчивался или простымъ спиральнымъ загибомъ, или въ видѣ раковины, щита, шлема, а иногда головой украшенной шлемомъ. Внизу акростоля прикрѣплялась дощечка съ надписью имени судна, называвшаяся πτυχίς (Поллуксъ). По сторонамъ форштевеня, ниже рисовались глаза ὀφταλμός (ф. 37), а еще ниже, надъ тараномъ, помѣщали какую нибудь скульптурную фигуру. По свидѣтельству Плавта, иногда помѣщались женскія фигуры и статуи. Говорятъ, что корабль, на которомъ бѣжала изъ Египта Даная, былъ украшенъ головой Минервы. Корабль, на которомъ везли Овидія въ ссылку, имѣлъ такую же голову. По словамъ Геродота, Финикіяне на скулахъ рисовали изображенія боговъ и называли ихъ natаikou. Нерѣдко, вмѣсто скульптурныхъ человѣческихъ головъ, помѣщались головы обыкновенныхъ животныхъ, чаще льва, тигра, орла, собаки, волка, кабана, а также и миѳологическихъ животныхъ въ безобразныхъ формахъ, съ видимой цѣлью внушить страхъ на зрителей. Китайцы и Японцы вообще охотники украшать свои суда разными небывалыми страшилищами.

Банфъ въ своемъ сочиненіи разбираетъ весьма подробно украшенія судовъ у древнихъ народовъ, дошедшихъ съ различными измѣненіями и до нашихъ временъ и уже исчезающихъ въ настоящую пору.

Окраска судовъ принадлежала также къ своему роду украшеній, употреблявшихся въ древности. Яркіе цвѣта были преобладающіе. Геродотъ говоритъ, что всѣ древніе корабли покрывались пурпуромъ; Плиній прибавляетъ къ тому цвѣта черный и красный; Гомеръ упоминаетъ о красныхъ корабляхъ, почему у него встрѣчается названіе φοινικοπάρηοι, т. е. краснощекій. Небесный лазоревый цвѣтъ, какъ бы гармонирующій цвѣту морской воды, также былъ въ большомъ употребленіи. Гомеръ называетъ такіе корабли κυανόπρωροι, Аристофанъ κυανέμβολοι.

Въ заключеніе, не лишнимъ будетъ сказать нѣсколько словъ объ украшеніяхъ на потѣшныхъ судахъ древнихъ Римлянъ, переданныхъ Виргиліемъ въ его безсмертномъ твореніи.

Изысканная утонченность утопавшаго въ роскоши и развратѣ Рима, перенесенная на море, выразилась въ постройкѣ потѣшныхъ судовъ, извѣстныхъ подъ названіемъ lusoriae. О затѣйливомъ убранствѣ этихъ судовъ упоминаютъ Светоній, Сенека, Виргилій. Первый изъ нихъ между прочимъ пишетъ, „что короли, отправлясь на войну на своихъ ѳаламегахъ, чванились золоченой отдѣлкой на кормахъ“. Но не однѣ королевскія яхты отличались роскошной отдѣлкой; богатые Римляне считали непремѣнной обязанностію имѣть яхты, на которыхъ искали отдохновенія послѣ дневныхъ своихъ трудовъ и заботъ. Неаполитанскій заливъ, съ его роскошнымъ небомъ, съ его прелестными окрестностями, усѣянными безчисленнымъ множествомъ загородныхъ дачь, служилъ средоточіемъ этихъ пловучихъ игрушекъ; ими Римляне дарили своихъ фаворитокъ, на нихъ пировали они, бороздя голубыя воды залива.

Сенека, описывая эти яхты, называетъ ихъ cubiculatae и утверждаетъ, что на многихъ изъ нихъ устраивались сады, комнаты съ ваннами, столовыя залы для пиршествъ, однимъ словомъ, онѣ походили на роскошные пловучіе дома, гдѣ все было придумано для чувственныхъ наслажденій.

По словамъ Озона и Аполинарія Сидонія, древніе Галлы имѣли подобныя же суда, носившія названія parades.

Извѣстно что Неронъ, задумавъ погубить мать свою Агриппину, мѣшавшую ему царствовать, соорудилъ роскошную яхту, украшенную самой затѣйливой миѳологической рѣзьбой; борта яхты были обставлены статуетками, обложены рѣзьбой изъ слоновой кости и украшены дорогими каменьями, голова руля была окована золотомъ, на носу помѣщенъ былъ морской богъ изъ того же металла, вальки веселъ окованы были серебромъ; надъ ней по срединѣ устроенъ былъ шатеръ изъ дорогихъ тканей, гребцы одѣты въ фантастическіе наряды; словомъ, не было той роскоши, которая не служила бы для услажденія въ путешествіи надменной красавицы. Яхта эта была устроена такимъ образомъ, что одно мѣсто, въ подводной ея части подъ шатромъ, могло быстро открываться, она наполнялась водой и неминуемо должна была затонуть. Подозрительная и недовѣрчивая Агриппина, приглашенная Нерономъ на праздникъ, въ честь Минервы, была до того очарована лаской и вниманіемъ хитраго сына, что согласилась на обратное путешествіе на этой яхтѣ. Убійцы въ пути открыли отверстіе, но Агриппина спасена была рыбаками, однакоже дни ея были сочтены. Она была убита, какъ извѣстно, по приказанію Нерона.

Якоря, ἄγκυρα, anchora. Древніе безъ сомнѣнія умѣли задерживать свои суда на одномъ мѣстѣ, но не имѣли понятія о такихъ якоряхъ, какіе употребляются въ настоящее время и составляютъ изобрѣтеніе позднѣйшей эпохи.

Геродотъ, описывая плаваніе судовъ по Нилу, говоритъ, что Египтяне, для того чтобы уменьшить скорость хода по теченію, употребляютъ камень, привязанный на веревкѣ, бросаемый съ кормы. Уменьшая скорость, онъ вмѣстѣ съ тѣмъ даетъ и возможность направлять движеніе судна. Такимъ же способомъ суда удерживаются и на желаемыхъ мѣстахъ. Тяжесть каменьевъ онъ опредѣляетъ въ два таланта (талантъ = 51 фран. фунтамъ). Павзаній изобрѣтателемъ такихъ якорей считаетъ Мидаса. Плиній приписываетъ эту честь Тирянамъ. Аріанъ говоритъ, что въ храмѣ богини Фазы онъ видѣлъ якорь съ корабля Арго, весьма схожій съ греческими якорями его времени. Тамъ же онъ видѣлъ другой каменный якорь и, полагаетъ, что его скорѣе можно признать за якорь съ корабля аргонавтовъ, чѣмъ тотъ, на который ему указывали. Атеней, говоря о кораблѣ Птоломея Филофатора,

упоминаетъ, что на немъ было четыре желѣзныхъ и столько же деревянныхъ якорей. По всей вѣроятности, они состояли изъ желѣзныхъ и деревянныхъ брусьевъ, изъ которыхъ послѣдніе имѣли пустоту, наполнявшуюся металломъ или камнями. Такое предположеніе подтверждается разсказомъ Діодора о финикійскихъ якоряхъ. Финикіяне, говоритъ историкъ, грузили свои корабли въ Сициліи серебромъ, и когда его некуда было складывать, то наполняли имъ свои якоря, внутри которыхъ находился прежде свинецъ, выбрасывая его какъ недорогой металлъ. Александръ Македонскій имѣлъ на своихъ судахъ корзинки, наполненныя каменьями, употреблявшіяся вмѣсто якорей. Ификратъ употреблялъ для той же цѣли набитые пескомъ мѣшки.

Во времена Виргилія и вѣроятно нѣсколько раньше его, употреблялись уже настоящіе лапчатые якоря, но, были ли они двулапые съ штоками или четырелапые (дреки), поэтъ того не указываетъ.

Якорные канаты, какъ и всѣ веревки, въ отдаленной древности плелись сначала изъ древесной коры, за тѣмъ изъ кожаныхъ ремней, а позднѣе изъ пеньковыхъ волоконъ. По свидѣтельству Аріана, при осадѣ Тира Александромъ Великимъ, канаты на его флотѣ были цѣпные; такіе же канаты были во флотѣ Юлія Цезаря. Тѣ и другіе проходили поверхъ корабельныхъ бортовъ, такъ какъ на судахъ древнихъ мореплавателей *клюзовъ* еще не было, а на тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они пробиваются въ настоящее время, въ древности помѣщались глаза, почитавшіеся тогда уважаемымъ символическимъ изображеніемъ.

Мачты, реи, паруса, оснастка. Мачта, ἱστός, malus. На древнихъ судахъ ставилось по одной мачтѣ почти по срединѣ ихъ длины (нѣсколько ближе къ носу). Мачты были съемныя, подымались и опускались, смотря по надобности; такъ, во время сраженій, мачты почти всегда снимались (см. тактика). Снятая мачта укладывалась вдоль судна на вилковатую подставку, ἱστοδόκη. *Шпоръ* мачты назывался πτέρνα, *топъ* — καρχήσιον. Мачта удерживалась съ боковъ *вантами*, πρότονος, а спереди *штагомъ*, τέρθρον. Мачты были не высокія, однодеревки; въ позднѣйшія времена, когда суда начали увеличиваться въ своихъ размѣрахъ, на носу придумали ставить другую мачту меньшихъ размѣ-

ровъ. Эта послѣдняя была всегда съемная и ставилась только во время хода подъ парусами.

Паруса, πήνη. Въ древности употребляли только одинъ парусъ. Плиній говоритъ, что паруса изобрѣтены были Икаромъ. Павзаній приписываетъ введеніе ихъ Дедалу, употребившему въ первый разъ при бѣгствѣ своемъ съ острова Крита съ Икаромъ, съ помощью которыхъ они избѣгли преслѣдованія флота Миноса. По свидѣтельству Кассіодора, первый парусъ изобрѣла Изида во время поисковъ своихъ сына Гарпократа. Такія указанія служатъ подтвержденіемъ, что употребленіе парусовъ извѣстно было въ самой отдаленной древности и служило человѣку облегчающимъ средствомъ при передвиженіяхъ по водѣ. На вопросъ изъ какого матеріала были въ то время паруса? можно указать на плаваніе Геркулеса, растянувшаго для того львиную кожу, что подало поводъ къ сочиненію сказки о плаваніи Геркулеса по морю на львиной кожѣ. Кожи животныхъ употреблялись для шитья парусовъ Арморикапцами, во время походовъ Цезаря въ Галлію, почему надо полагать, что въ первыя времена мореплаванія, паруса сшивались изъ этого матеріала. Египтяне, по свидѣтельству Геродота, шили паруса изъ папируса, Китайцы и нѣкоторые островитяне Великаго Океана вяжутъ ихъ и по настоящее время изъ тонкихъ бамбуковыхъ драницъ, на подобіе того, какъ вяжутся деревянныя оконныя сторы. Безъ всякаго сомнѣнія, холстъ, парусина — суть лучшія ткани для шитья парусовъ. Приготовленіе такихъ парусовъ началось по всей вѣроятности съ ихъ изобрѣтеніемъ. На египетскихъ судахъ, какъ свидѣтельствуютъ древнѣйшіе памятники, паруса шились уже изъ холста.

Форма и величина парусовъ были различны и зависѣли отъ вышины мачтъ и размѣровъ судна. Греки, Египтяне, Финикіяне, Ассиріяне употребляли паруса четырехъугольные; Римляне ввели у себя трехъугольные, формой прямоугольнаго трехъугольника, отъ чего послѣдніе и по настоящее время сохраняютъ за собой названіе *латинскихъ* парусовъ. На нѣкоторыхъ изображеніяхъ паруса имѣютъ вырѣзки или полукруглыя въ ф. 16, или угловыя—ф. 32. Надо полагать, что тѣ и другія дѣлались для того, чтобы нижняя часть не мѣшала видѣть, что происходитъ впереди судна; однакоже такое удобство, уменьшая въ то же время и его полезное дѣйствіе, замедляло и движеніе судна.

Число парусовъ было не велико: сначала и очень долгое время употреблялся, какъ уже сказано, одинъ парусъ. Впослѣдствіи надъ нимъ начали поднимать другой меньшихъ размѣровъ αρτεμιον. Когда задумали ставить на носу другую мачту, то малый парусъ, поднимавшійся на ней, прозвали δολων. Еще позже приспособили третью мачту на кормѣ также съемную и парусъ, на ней поднимавшійся, прозвали επιδρομος.

Древніе мореплаватели не знали *рифовъ*, а имѣли нѣсколько парусовъ различныхъ размѣровъ, поднимая ихъ соразмѣрно съ силой вѣтра.

Паруса привязывались къ длиннымъ жердямъ (*реямъ*) ἔχω, antenna. Реи длиною своею почти равнялись длинѣ судна. По срединѣ рея привязывалась веревка (*фалъ*), chalat örius (Вегецій), на которой поднималась къ вершинѣ мачты чрезъ блокъ, и срединой своей притягивалась къ мачтѣ *бейфутомъ*, ἐπὶτονος, рей поддерживался въ горизонтальномъ положеніи *топенантами*, ὀπέρα; они привязывались за концы (*ноки*) и шли къ вершинѣ мачты, проходя на палубу чрезъ блоки. Рей ворочался и удерживался въ соотвѣтственномъ вѣтру положеніи веревками (*брасы*), привязанными къ нокамъ; они назывались у Римлянъ opifera. Паруса, судя по рисункамъ ф. 6 и 13 и другихъ парусовъ, имѣли *шкоты* для ихъ постановки и *гитовы* и *гордени* для уборки. Изобрѣтеніе оснастки судовъ иные приписываютъ Пареелу, другіе Ажеону, третьи Семирамидѣ. Справедливѣе предположить, что всѣ принадлежности вводились постепенно, по мѣрѣ потребности.

Разноцвѣтные паруса употреблялись не одними Египтянами. Обычай красить ихъ въ разныя цвѣта встрѣчается у Грековъ и Римлянъ и сохранялся до среднихъ вѣковъ [1]). По всей вѣроятности Финикіяне и Кароагеняне придерживались тому же обыкновенію, хотя на это и нѣтъ прямыхъ указаній. Что же касается до употребленія ихъ Греками и Римлянами, то указанія на это встрѣчается у Атенея, свидѣтельствующаго, что корабль Алкивіада имѣлъ парусъ багрянаго цвѣта. Плутархъ свидѣтельствуетъ, что такого же цвѣта

---

1) Даже въ настоящее время у рыбаковъ Средиземнаго моря и Атлантическаго океана можно встрѣтить паруса окрашенные въ красный цвѣтъ. У нашихъ крейсерныхъ ботовъ паруса также цвѣтные.

парусъ былъ на кораблѣ Клеопатры во время ея бѣгства изъ подъ Актіума. Свитоній, говоря о либурнахъ (см. ниже), построенныхъ по повелѣнію Калигулы, замѣчаетъ, что онѣ были versicoloribus velis, т. е. зеленоватаго цвѣта.

Апулей пишетъ, что на парусахъ корабля Исисъ (см. ниже) написаны были пророческія изрѣченія и молитвы о счастливомъ плаваніи. Свидасъ указываетъ, что на парусахъ Трояновыхъ кораблей написано было золотыми буквами имя императора и его титулъ. На корабляхъ Панаѳенеянъ были также паруса съ разными надписями, живописными изображеніями битвы боговъ и портретами великихъ людей. Въ заключеніе слѣдуетъ привести свидѣтельство Виргилія о парусахъ потѣшныхъ судовъ, или раскрашенныхъ яркими разноцвѣтными красками по преимуществу пурпуромъ или сшитыхъ изъ безукоризненной бѣлизны полотна, на которыхъ красовались эротическія изображенія и имена судовладѣльцевъ. Виргилій не забываетъ въ этомъ случаѣ сказать и о веслахъ, украшенныхъ инкрустаціей изъ перламутра съ драгоцѣнными металлами и объ оснасткѣ яхтъ, сплетенныхъ изъ льна и также раскрашенныхъ подобно парусамъ.

На вершинѣ мачты, для указанія направленія вѣтра, ставилась флюгарка, иногда для той же цѣли привѣшивался къ *ноку* рея *вымпелъ* или *гвидонъ*, а на кормѣ поднимался красный флагъ на *штокѣ*. Флюгарка называлась ταίνία, tainia; флагъ φοίνίχίδα, онъ составлялъ принадлежность преторскаго (флагманскаго) корабля и служилъ для сигналовъ, почему поднимался иногда на правой, иногда на лѣвой сторонахъ, на кормѣ и на носу.

Строительные матеріалы. Обиліе разнообразнаго свойства лѣсовъ, покрывавшихъ громадныя пространства материковъ, занимаемыхъ прибрежными народами во время глубокой древности, давало имъ богатый матеріалъ для построенія своихъ судовъ. Дубъ, букъ, кедръ, кипарисъ, кленъ, каштанъ, сосна, ель, пихта, ива, ясень и проч.—всѣ признавались годными для этой цѣли и шли въ постройку съ такимъ выборомъ, что изъ болѣе крѣпкихъ породъ, какъ напр. дуба, кедра, клена, выдѣлывались по преимуществу основныя части судовъ (наборъ) какъ: киль, шпангоуты, штевни; а хвойныя деревья шли на обшивку и палубы. Для веселъ предпочитался букъ, кленъ, пихта; для мачтъ всѣ хвойныя деревья.

Кромѣ дерева въ судостроеніе входили бронза, мѣдь, желѣзо, сталь. Подводныя части связывались мѣдными болтами, такъ какъ желѣзо подвергалось ржавчинѣ. Въ надводной употреблялось желѣзо.

Гезіодъ, Вегецій и нѣкоторые другія писатели сообщаютъ о способахъ постройки судовъ, но изъ ихъ указаній нѣтъ возможности вывести что либо положительное и придти къ какому либо правильному заключенію. Въ ихъ разсказахъ встрѣчаются нерѣдко такія противорѣчія, что не возможно рѣшить кто изъ нихъ правъ. Не будучи сами моряками, не имѣя никакихъ научныхъ и практическихъ свѣдѣній о постройкѣ судовъ, они брались за дѣло совершенно имъ незнакомое и потому впадали въ такія противорѣчія по одному и тому же предмету, что соглашеніе положительно невозможно. При такомъ положеніи вопроса, приходится ограничиться только памятниками древности, сохранившимся на фрескахъ, барельефахъ, медаляхъ и по нимъ аналогично добираться до истины, и то съ большой осторожностью, такъ какъ и ваятели и живописцы и граверы страдали тѣми же недостатками какъ и писатели.

Различіе судовъ по числу рядовъ веселъ. Короткія и длинныя суда, употреблявшіяся въ древнихъ флотахъ, строились различныхъ величинъ, такъ: онѣ были большія и малыя; большія покрывались сплошными палубами (cataphractus), имѣли ихъ по двѣ, по три и болѣе; нѣсколько меньшія имѣли палубы въ носу и кормѣ или гдѣ-нибудь въ одномъ мѣстѣ, и наконецъ малыя были совсѣмъ безпалубныя. Кромѣ того длинныя суда, различались еще по числу рядовъ веселъ.

Суда короткія, предназначаемыя для торговли и перевозки войскъ и военныхъ запасовъ, также были различны. Торговыя суда заводились частными лицами; отъ нихъ, какъ уже было сказано, не требовалось большой скорости, по чему они ходили только подъ парусами и веселъ не имѣли, отъ чего и численность судовой команды была сравнительно небольшая.

За ними шли суда транспортныя, обязанныя слѣдовать за военными флотами, по сему имъ придавалось нѣсколько болѣе размѣровъ въ длину и къ парусамъ прикидывались весла.

Вотъ образецъ древнихъ короткихъ судовъ, снятый съ

памятника на могилѣ Помпея (фиг. 13), онъ имѣетъ большое сходство съ фиг. 6 на этрусской вазѣ.



Фиг. 13.

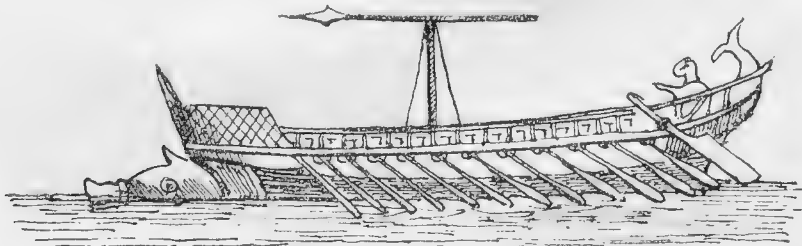
Суда длинныя, строившіяся для военныхъ цѣлей, снабжались веслами и парусами, отличались сравнительно быстрымъ ходомъ, тщательной постройкой, крѣпостью (тоже сравнительною) и, смотря по величинѣ, носили названія *униремъ* (одинъ рядъ веселъ), *биремъ* (два), *триремъ* (три), *квадриремъ* (четыре), *кенкеремъ* (пять) и т. д.

Униремы. У Грековъ и Римлянъ ἐννήρης, ennère, по всей вѣроятности, сначала не имѣли палубъ и могли обходиться безъ нихъ въ прибрежныхъ плаваніяхъ. Нѣтъ сомнѣнія, что первоначальные флоты Финикіянъ, Короагенянъ, Критянъ, Родосцевъ и другихъ самостоятельныхъ народовъ, были безпалубные.

По Гомеру греческій флотъ, при осадѣ Трои, состоялъ изъ безпалубныхъ униремъ, имѣвшихъ только платформы на носу, гдѣ стояли по 50 человѣкъ воиновъ съ луками. Для быстрыхъ движеній онѣ управлялись веслами. Независимо отъ луковъ и стрѣлъ, Гомеръ въ своей Илліадѣ (п. XV) упоминаетъ о большомъ и длинномъ копьѣ въ 22 локтя длины, съ бронзовымъ наконечникомъ, которымъ защищались Греки отъ нападавшихъ на нихъ Троянцевъ и называетъ его ξυστον.

Настоящій рисунокъ изображаетъ древнюю унирему, снабженную подобнаго рода копьемъ. Онъ въ первый разъ обнародованъ былъ Рафаэлемъ Полити въ 1837 г., снявшимъ его съ древней вазы, найденной въ Агригентѣ. Фиг. 14.

Обращая вниманіе прежде на корпусъ судна, слѣдуетъ заключить, что по длинѣ своей, тарану и копью, оно принадлежитъ несомнѣнно къ судамъ военнымъ, форма судна очень красива; длина его вполнѣ пропорціональна, постройка солидна и отдѣлка изящная. Оно имѣетъ 12 веселъ со стороны, что даетъ намъ возможность опредѣлить его длину до 60—70 футъ *), изъ которыхъ для гребцовъ слѣдуетъ отложить до 50 ф. и для пространства между гребцами до носа и кормы отъ 12—15 ф. на каждый.



Фиг. 14.

Г. Жаль, у котораго мы заимствуемъ рисунокъ и описаніе, говоритъ, что на той же вазѣ имѣются униремы о 28 и 30 веслахъ, что приводитъ насъ къ заключенію, что величина галеръ униремъ у древнихъ, Грековъ а за ними, конечно, и другихъ народовъ имѣвшихъ военные флоты, доходила до 120 и даже до 145 футъ.

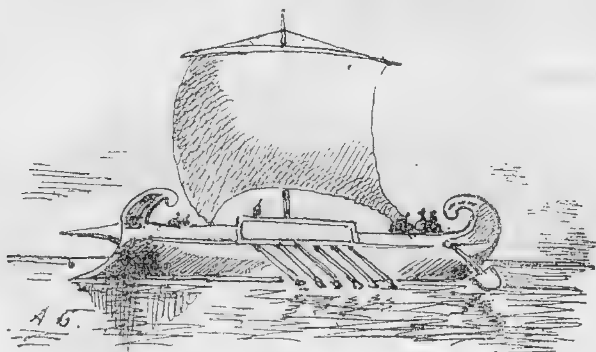
Г. Жаль выбралъ свою унирему для того, чтобы познакомить читателей съ значеніемъ копья, помѣщеннаго на мачтѣ и разъяснить его употребленіе:

„Многіе переводчики Гомера, говоритъ Жаль, впадали въ грубыя ошибки, допуская возможность, чтобы Аяксъ, имѣя въ рукахъ копье въ 22 локтя длины (до 25 ф.) и, конечно, соразмѣрной толщины, съ наконечникомъ изъ литой бронзы,

*) Разстояніе между веслами полагаемъ 1 м. 29 с.=4. 15 ф.

могъ свободно перебѣгать съ одного судна на другое и поражать имъ Троянцевъ. Безошибочнѣе предположить, что такое копье вѣшалось на мачтѣ и раскачивалось нѣсколькими человѣками, чѣмъ и поражало непріятеля и что для такого способа движенія вѣроятно было приспособленіе изъ цѣлой системы веревокъ". Независимо отъ повѣствованія Гомера, Вегецій свидѣтельствуетъ, что такого рода копья употреблялись на судахъ IV в. по Р. Х. и полагаетъ, что орудіе это перешло традиціонно отъ древнѣйшихъ временъ.

Изъ разрядовъ униремъ слѣдуетъ еще указать на судно, употреблявшееся древними Греками и Римлянами, — это *акатъ*, acatum. Вотъ его рисунокъ, взятый съ одной древней медали. Фиг. 15.



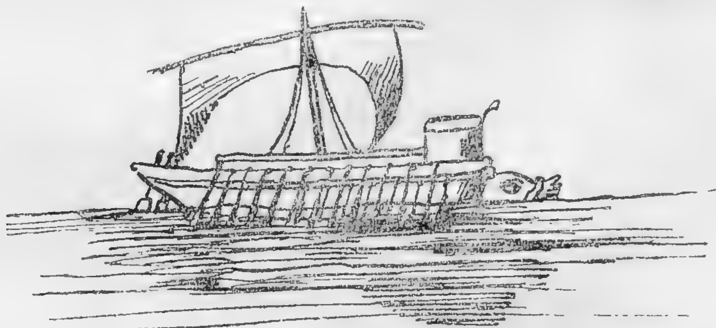
Фиг. 15.

Такихъ судовъ было два разряда: малое и большое. Оба имѣли весла и паруса. Малые акаты были безпалубные, большіе покрывались палубами. Оба вооружались таранами коническої формы. Ходили очень быстро, почему и предпочитались пиратами, строившими ихъ большихъ размѣровъ.

Биремы. Biremis. Такъ назывались суда, имѣвшія два ряда веселъ, расположенныхъ одинъ надъ другимъ. Изобрѣтеніе ихъ приписываютъ Эриѳереянамъ — іонійскимъ колонистамъ Средней Азіи (Плиній).

На древнихъ памятникахъ, кромѣ однакоже египетскихъ, встрѣчаются нѣсколько изображеній такого рода судовъ. Выше былъ приведенъ рисунокъ ассирійской биремы (ф. 5). Быть можетъ, что Ассиріяне заимствовали ихъ отъ изобрѣ-

тателей, а быть можетъ и отъ Финикіянъ. Образцы биремъ встрѣчаются на колоннѣ Траяна, на одномъ изъ ватиканскихъ барельефовъ, съ веслами, расположенными въ шахматномъ порядкѣ и выходящими изъ кожаныхъ мѣшковъ, прибитыхъ къ борту гвоздями. Есть также нѣсколько медалей съ изображеніемъ биремъ. Нѣсколько биремъ изображены на этрусскихъ вазахъ, одна изъ нихъ находится въ Британскомъ музеѣ и изображаетъ бирему пиратовъ, а другая въ коллекціи герцога Блаказа. Послѣдняя по красотѣ своихъ формъ, имѣетъ полное преимущество надъ первой, почему ея рисунокъ здѣсь и прилагается (фиг. 16).



Фиг. 16.

Бирема эта идетъ подъ парусомъ и веслами. Послѣдніе расположены въ два ряда, въ шахматномъ положеніи. Въ верхнемъ ряду ихъ двѣнадцать, а въ нижнемъ на половину меньше, что безъ сомнѣнія происходитъ отъ конструкціи биремы, имѣющей узкую и заостренную корму и, вѣроятно, дѣлалось для приданія этому судну большей легкости и скорости на ходу. Отсюда становится понятнымъ, что гребцы, сидящіе подъ верхней палубой, были бы стѣснены въ своихъ движеніяхъ въ этой съуженной части судна. Верхній рядъ, какъ видно изъ рисунка, помѣщался на открытой палубѣ, на банкахъ и защищенъ былъ отъ волненія и непріятеля высокимъ бортомъ, а носовая часть, какъ видно, защищена брустверомъ.

Вотъ все, что можно сказать о древнихъ биремахъ. Въ средніе вѣка они получаютъ другія формы и другую конструкцію, о чемъ и будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ.

Триремы, triremis,—тоже древнія суда употреблявшіяся во всѣхъ военныхъ флотахъ. Неизвѣстно въ какомъ государствѣ они введены были прежде. Полагаютъ, что впервые онѣ появились у Финикіянъ; такъ покрайней мѣрѣ удостовѣряетъ Климентъ—Александрійскій и положительно говоритъ, что первыми ихъ строителями были Финикіяне — Сидоняне. Другое указаніе находится у Фукидида; онъ сообщаетъ, что изобрѣтателемъ триремъ былъ Коринѳянинъ Аменоклъ (Aminokles), построившій четыре такихъ корабля для Самосянъ.

Триремы были суда весьма значительныхъ размѣровъ, имѣли три ряда веселъ расположенныхъ одинъ надъ другимъ въ шахматномъ порядкѣ. Въ этомъ впрочемъ и состояло ихъ различіе отъ униремъ и биремъ; во всемъ же остальномъ, какъ напр. въ вооруженіи, оснасткѣ, они были весьма схожи.

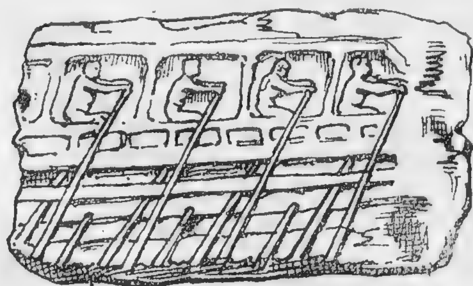
Во время Фукидида (430 л. до Р. Х.) и нѣсколько столѣтій послѣ, триремы были самыми употребительными судами въ военныхъ флотахъ. Безъ сомнѣнія онѣ измѣнялись нѣсколько въ своихъ конструкціяхъ и въ особенности подвергалась перемѣнамъ носовая ихъ часть съ двоякой цѣлью: во первыхъ, чтобы предоставить сражающимся возможно большую защиту отъ непріятельскаго оружія, а во вторыхъ, помѣстить наибольшее число воиновъ и дать имъ возможность наносить большее пораженіе. Для перваго увеличивали высоту брустверовъ и даже давали имъ видъ башень съ бойницами, а для послѣдней расширяли носовыя платформы и поднимали ихъ какъ можно выше, чтобы воины могли поражать непріятеля сверху и бросать въ него все, что только могло наносить болѣе вреда. Для послѣдней у древнихъ были даже особыя суда, бросавшія въ непріятеля большія тяжести; о нихъ будетъ сказано ниже въ отдѣлѣ „тактика".

Фукидидъ, въ описаніи Пелопонезской войны, говоритъ, что Греки обязаны были побѣдой своей надъ Ксерксомъ потому, что имѣли нѣсколько триремъ, построенныхъ ими по совѣту Ѳемистокла. Эти триремы имѣли будто бы полупалубы на носу и на кормѣ, но впослѣдствіи ихъ стали уже покрывать цѣльными палубами. Кимону (Cimon) приписываютъ мысль расширить носовую часть триремы для большаго числа солдатъ. Le Roy говоритъ, что греческія триремы въ

пелопонезскую войну не могли помѣстить болѣе 200 человѣкъ и сидѣли въ водѣ всего на 4 фута; при такихъ условіяхъ онѣ были легки на ходу и поворотливы. Зосима о скорости ихъ говоритъ, что они обгоняли всѣ суда, имѣвшія одинъ рядъ веселъ.

Весла на триремахъ были различной длины, смотря по рядамъ, въ которыхъ находились, а гребцы дѣлились на три разряда: самые сильные помѣщались на верхней палубѣ, такъ какъ имъ приходилось управляться съ самыми длинными веслами. Фукидидъ говоритъ, что они получали наибольшее жалованье и назывались *траниты* (thranitae). Помѣщавшіеся въ среднемъ ряду назывались *зигиты* (Zigitae), а гребцы нижняго ряда назывались *таламиты* (thalamitae). Они составляли уже третій разрядъ, были менѣе сильны и такъ какъ весла ихъ были довольно легки, сравнительно съ первыми двумя рядами, то и плата за ихъ работу была наименьшая. Аріанъ въ своей исторіи походовъ Александра Великаго говоритъ, что нижній рядъ веселъ на биремахъ былъ помѣщенъ очень близко отъ воды. Несомнѣнно, что и на триремахъ онѣ были расположены при тѣхъ же условіяхъ. Есть даже нѣсколько свидѣтельствъ, что во время волненія нижніе ряды веселъ не могли дѣйствовать и вдвигались внутрь судовъ, а бортики, изъ которыхъ онѣ выходили, закрывались кожами чтобы не заливалась вода.

Къ сожалѣнію нѣтъ возможности дать никакихъ болѣе подробныхъ указаній о триремахъ и о существованіи ихъ можно судить по весьма не многимъ памятникамъ, оставшимся отъ древнихъ. Одинъ изъ нихъ состоитъ въ осколкѣ найденномъ около 1852 г. въ аѳинскомъ акрополисѣ. Фиг. 17.

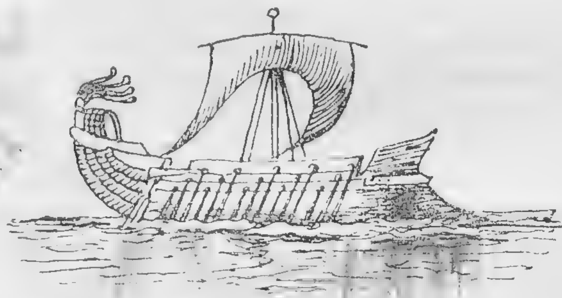


Фиг. 17.

Отысканіемъ этого драгоцѣннаго памятника, наука обязана молодому ученому антикварію Le Normant. Мраморный оско-

локъ, имъ найденный, имѣетъ въ длину 40 сантиметровъ или 0.84 фута. Не смотря однако же на такую незначительную величину изъ него можно заключить, что верхніе гребцы, т. е. траниты сидѣли нагіе подъ *тѣнтомъ*, спиной къ носу, весла ихъ опираются на верхнюю окраину борта и каждое изъ нихъ движется однимъ человѣкомъ. Весла Зигитовъ расположены очень близко отъ первыхъ, исходятъ изъ палубы и уключины прикрыты продольнымъ брусомъ (постицей). По малому разстоянію между веслами надо предполагать, что зигиты сидѣли также на баккахъ, устроенныхъ на верхней палубѣ, но нѣсколько ниже транитовъ. Весла таламитовъ по всей вѣроятности выходятъ уже изъ подъ палубы и уключины ихъ не закрыты, но онѣ расположены такъ близко отъ воды, что въ сильнее волненіе должны были убираться внутрь триремы, а уключины тогда закрывались.

Другой образчикъ военной триремы, дающій, какъ говорится, слабое лишь понятіе о формѣ этихъ судовъ, взятъ со снимка бронзовой медали Адріана. Фиг. 18.



Фиг. 18.

Какъ видно, трирема въ то же время идетъ подъ парусомъ и на веслахъ; но послѣднихъ такъ мало во всѣхъ рядахъ, что рисунокъ этотъ не можетъ дать вѣрнаго опредѣленія о размѣрахъ триремъ. Такимъ же недостаткомъ страдаютъ и другіе снимки съ медалей и барельефовъ. На одномъ напримѣръ изображено 24 весла въ каждомъ ряду, но всѣ ряды такъ скучены, что нельзя судить о способѣ ихъ размѣщенія.

Квадриремы, кенкеремы, секстиремы, септиремы и проч. Такъ назывались суда о 4, 5, 6, 7 и бо-

лѣе рядахъ веселъ. О несомнѣнномъ ихъ существованіи есть много указаній въ исторіи Греціи, Рима, Карѳагена и другихъ современныхъ имъ народовъ. Исторія указываетъ даже на имена изобрѣтателей. Аристотель Карѳагенянинъ, говорятъ, изобрѣлъ квадриремы. Кенкеремы, по свидѣтельству Діодора, изобрѣтены Діонисіемъ Сицилійскимъ, а Кинагору Сиракузянину приписываютъ изобрѣтеніе секстиремъ; Несигифонъ строилъ децеры (десятирядныя). Александръ Великій добавилъ будто бы еще два ряда. Птоломей Потеръ построилъ нѣсколько 15-ти рядныхъ кораблей. Филиппъ, сынъ Персея, довелъ до 16 рядовъ; Деметрія, сына Антигоны, считаютъ строителемъ судна въ 30 рядовъ веселъ, наконецъ, какъ уже было сказано выше, Птоломей Филофаторъ построилъ сорокоряднаго гиганта!

На сколько можно дать вѣры этимъ сказаніямъ? и какого вида и величины были эти громады, какихъ размѣровъ они были? Глубоко ли сидѣли въ водѣ и въ особенности какихъ размѣровъ были ихъ весла, какъ ими управлялись, какъ велики были судовые экипажи? — свѣдѣній не имѣется, кромѣ тѣхъ, которыя сообщены о кораблѣ Филофатора, но и имъ какъ то трудно вѣрится. Судовъ съ 4, 5 и выше рядами веселъ не встрѣчается ни на барельефахъ, ни на медаляхъ. Въ Венеціанскомъ арсеналѣ, замѣчательномъ по собранію древнѣйшихъ памятниковъ по судостроенію на Средиземномъ морѣ, находятся только модели однихъ триремъ — и не болѣе. Сказать утвердительно, чтобы ихъ не было, опять не возможно; быть можетъ новѣйшія изысканія и раскопки уяснятъ этотъ темный вопросъ о древнемъ судостроеніи, что же касается до настоящаго времени, то онъ не разъясненъ еще ни однимъ археологомъ *). Въ ихъ сочиненіяхъ встрѣчается много догадокъ, много предположеній, нѣкоторые изъ нихъ пытались составлять различныя теоріи по расположенію веселъ, разсаживали гребцовъ то одного надъ другихъ, то нѣсколько изъ нихъ сажали рядомъ, нѣкоторые составляли да-

---

*) Вотъ ихъ имена: Исидоръ Севильскій, Свидасъ, Скалигеръ, Лазарь Банфъ, Кадескаль Стевехіусъ. Шефферъ, Маркъ Мейбомъ, Помье де Граммениль, Воссіусъ, Монфоконъ, Лангедокъ Фабретти, Вилькинсонъ, Шамполіонъ, Шарнрокъ, Ле-Руа, Ронделеръ, Джонъ Говель, Августъ Беккъ, Лафоресьтеръ, Жаль.

же чертежи судамъ, но всѣ эти предположенія такъ и остаются предположеніями. Быть можетъ, что нѣкоторые изъ нихъ и близки къ дѣйствительности, но которые именно?— опять таки неизвѣстно. Не даромъ Левъ Мудрый жаловался на отсутствіе къ тому матеріаловъ!

Изъ всѣхъ древнихъ авторовъ только у Цицерона встрѣчается указаніе на существованіе квадриремы, построенной для Клеомена, выраженное въ слѣдующихъ словахъ: „Клеоменъ приказалъ чтобы на Сенторбской (близь Катаніи) квадриремѣ поставили мачту, подняли якорь и распустили парусъ. Въ то же время онъ приказалъ другимъ кораблямъ слѣдовать за нимъ. Этотъ Сенторбскій корабль былъ отличный ходокъ подъ парусомъ и никто не могъ сказать, чтобы могъ какой либо другой корабль сдѣлать съ этимъ адмиральскимъ кораблемъ, идя на веслахъ? Квадрирема была палубная (consrtata) и такъ велика сравнительно съ другими кораблями, что казалась крѣпостью и если бы ей пришлось драться съ пиратами, то казалась бы городомъ, имѣя подъ бокомъ корсерскіе міопароны“. Но и это указаніе не разъясняетъ вопроса, онъ остается по прежнему темнымъ.

Нѣкоторые археологи, признавая правильнымъ переведенныя Шефферомъ слова Мемнона о кораблѣ Филофатора, допускаютъ возможность, что на немъ было только восемь рядовъ веселъ, подъ условіемъ, что въ каждомъ ряду находилось по 100 гребцовъ, а всего ихъ было 1600 человѣкъ, но всѣ усилія ихъ размѣстить эту массу не привели ни къ какому результату, а потому вопросъ такъ и остается спорнымъ.

Если допустить, что суда о 4, 5, 6 и 8 рядахъ веселъ дѣйствительно строились въ древности и весла располагались восходящими рядами въ томъ же шахматномъ порядкѣ, какъ на триремахъ, то слѣдуетъ предположить, что онѣ располагались или подобно тому, какъ на средневѣковыхъ галерахъ Зензиляхъ (см. это) или управлялись соразмѣрно своей длинѣ двумя, тремя, четырьмя и болѣе человѣками, какъ на средневѣковыхъ галерахъ и галеасахъ.

Современная любознательность подстрекала многихъ на разъясненіе темнаго вопроса о судостроеніи древнихъ. Нѣкоторые изъ нихъ, не ограничиваясь чертежами, строили даже модели. Въ числѣ послѣднихъ указываютъ на генерала

Мельвиля, построившаго въ 1773 году модель кенкеремы. Въ 1826-мъ г. Джонъ Говель построилъ трирему. Другая трирема была выстроена въ Парижѣ по приказанію императора Людовика Наполеона въ 1860 г. Она имѣла въ длину 125.6 футъ, въ ширину 17.6 ф., въ водѣ сидѣла 6.9 ф., имѣла 130 веселъ; изъ нихъ весла транитовъ были длиною въ 23 ф. Траниты и зигиты помѣщались на палубѣ, а таламиты подъ нею. Ее строилъ Дюпюи-де-Ломъ, директоръ морскихъ сооруженій и морскаго министерства, опытный и талантливый морской инженеръ. Трирема была построена весьма изящно, съ сохраненіемъ типа древнихъ триремъ, и украшена, подобно обычаю древнихъ, рѣзьбой и живописью.

Здѣсь предлагается читателямъ таблица приблизительнымъ размѣрамъ древнихъ судовъ, допускаемымъ археологами. Мѣры показаны въ футахъ

	Галера египетск. (унирема)	Триремы.	Квадриремы.	Кенкеремы.	Tessera conteres (40 ряд.).
Длина безъ тарана....	120	149	158	168	420
„ „ тарана....	8	10	12	15	—
Ширина при ватеръ-линіи	—	14	16	18	57
„ наибольшая...	16	18	22	26	76
Осадка въ водѣ......	5—6	8½	10	11½	20
Высота полная......	—	11	13	15	44
„ нижняго дека..	—	8	10	12	—
Число тоннъ.......	—	232	365	534	11320
„ гребцовъ......	40—44	174	240	310	4054
„ экипажа......	80—100	225	300	375	7500
Оцѣнка въ лошад. силахъ, приравнивая одну силу 7 и 8 человѣкамъ......	15	24	32	42	540

РАЗМѢРЫ ВЕСЕЛЪ.	Внутри судна.	За бортомъ.	Все весло длиной.
Кенкеремы . . . . . . , ...	6 . 6	13	19 . 6
Квадриремы.	5 . 6	11	16 . 6
Триремы:			
транпты	4 . 6	9	13 . 6
зигиты	3 . 6	7	10 . 6
таламиты	2 . 6	5	7 . 6
Египетской галеры.	5—6	9—10	14 . 16

Спускъ кораблей сопровождался различными церемоніями и празднествами. При этомъ играла музыка, произносились рѣчи съ прибавленіями разныхъ добрыхъ пожеланій. Причемъ, по свидѣтельству Виргилія, просили Нептуна и Минерву о заступничествѣ.

Паруса и мачты при такихъ торжествахъ украшались гирляндами изъ цвѣтовъ, эмблематическими изображеніями и надписями въ пользу счастливой судьбы кораблю. Во время же самаго плаванія, совершавшагося большей частью въ виду береговъ, произносились молитвы Нереидѣ, Глокусу, Мелисетрѣ и другимъ морскимъ божествамъ. Купцы и арматоры предпочитали обращаться къ Меркурію (Одиссея).

Скорость древнихъ судовъ, какъ и въ настоящее время, зависѣла отъ образованія подводной части, отъ правильности въ нагрузкѣ и отъ совершенства движущаго механизма. Суда короткія—парусныя, какъ видно изъ многихъ указаній, ходили медленнѣе судовъ длинныхъ. Паруса и по числу и по кройкѣ были слишкомъ малые, сравнительно съ корпусомъ судна. При попутныхъ вѣтрахъ суда ходили скорѣе; нѣкоторыя даже обгоняли шедшихъ на веслахъ. Боковые вѣтры были для нихъ далеко не такъ благопріятны; хотя древніе мореплаватели имѣли понятіе и о *лавировкѣ*, но близко къ вѣтру, какъ нынче, не могли держаться—ихъ сносило въ бокъ, чему опять-таки виною были—несовершенство въ парусности и образованіи подводной части. *Буленей* древніе не знали, по крайней мѣрѣ, ихъ не встрѣчается ни на одномъ изображеніи.

По свидѣтельству Плинія, переходъ изъ Мессины въ Алек-

сандрію совершался купеческими кораблями въ 6 дней. Отъ Геркулесовыхъ столбовъ до Остіи въ 7 дней, а до береговъ Африки — въ 2 дни. Ксенофонтъ въ одномъ мѣстѣ упоминаетъ, что переходъ изъ Византіи до Гераклеи (около 120 миль) на триремѣ можно было совершать на веслахъ въ одинъ день. По этимъ указаніямъ можно судить, что скорость древнихъ судовъ была отъ 5 и не болѣе 8 итальянскихъ миль ($1^3/_4$ версты) въ часъ.

Гребля (работа веслами) считалась весьма трудной; она сопровождалась извѣстными пріемами съ пѣніемъ или свистомъ, для поддержанія однообразія въ движеніи веселъ. Искусство въ греблѣ и маневрахъ на веслахъ доведено было у Грековъ и Римлянъ до совершенства. Ксенофонтъ, Полибій, Аріанъ, оставили любопытныя описанія о тяжелой жизни гребцовъ при грубой дисциплинѣ, которая царствовала въ тѣ времена. Наказанія были очень строгія, а берегли ихъ плохо; они были почти полунагіе, что можно видѣть по обломку триремы (ф. 17); противу непогодъ, они укрывались небольшими кожами, выдававшимися отъ правительства или арматора, отдыхали на банкахъ и палубѣ и нерѣдко дрогли отъ холода и мокли отъ дождя. Палатки *(тенты)* натягивались только въ тихую погоду или, стоя на якорѣ и то большею частію во время продолжительныхъ остановокъ.

Экипажъ на древнихъ судахъ состоялъ изъ гребцовъ и матросовъ. Гребцы работали веслами, а матросы управляли парусами, держали въ порядкѣ такелажъ и гребли только въ крайнихъ случаяхъ. Гребцы дѣйствовали за разъ веслами только въ случаяхъ, гдѣ требовалась особенная быстрота въ движеніяхъ судна, какъ напр. во время сраженій или при усиленныхъ переходахъ, въ обыкновенное же время они раздѣлялись на двѣ и даже на три части; иногда работали двѣ части, а третья отдыхала, иногда на оборотъ.

Начальникъ флота былъ адмиралъ и назывался Наврахъ, дуумвиръ. Въ его распоряженіи были начальники отдѣльныхъ частей флота (эскадръ, дивизій, бригадъ) вице-адмиралы.

Командиры смотря по величинѣ судна назывались іерархъ, дуорархъ, тріерархъ или капитанъ. Они были главными распорядителями и отвѣтственными лицами за благосостояніе и порядокъ на суднѣ. Его помѣщеніе было въ

кормовой части подъ трельяжемъ и называлось θαλάμος, thalamus.

Кормчій или лоцманъ было первое лицо по капитанѣ; онъ помѣщался на кормѣ и распоряжался ходомъ судна и его направленіемъ, постановкой и перемѣной парусовъ (Овидій). Онъ обязанъ былъ знать всѣ признаки, предвѣщавшіе перемѣну погоды, судить о ней по полетамъ морскихъ птицъ, по движенію рыбъ, по морскому прибою и по такимъ примѣтамъ предсказывать: будетъ ли плаваніе благопріятно (Ксенофонтъ). У кормчаго былъ помощникъ, обязанный знать до тонкости свойства береговъ, около которыхъ приходилось плавать; также знать входы въ заливы и бухты этихъ береговъ.

Hortator remiqum—было лицо, наблюдавшее за такелажемъ и за правильной греблей. Онъ обязанъ былъ побуждать гребцовъ къ дружной работѣ и возбуждать въ нихъ энергію. Равномѣрное дѣйствіе веслами онъ поддерживалъ особенными голосовыми звуками, порывистыми или протяжными, смотря по потребности. Гребцы называли это пѣніе jussio, отчего горtаторъ назывался иногда jussor. Греки называли это пѣніе κέλευσμα. Нерѣдко мелодіи Гортатора оказывались недостаточными для возбужденія усердія въ утомленныхъ гребцахъ, тогда гортаторъ прибѣгалъ къ болѣе существенному средству и прогуливался по спинамъ несчастныхъ палкой (portisculus), которая вмѣстѣ съ тѣмъ служила и знакомъ его достоинства, почему матросы чаще называли гортатора *портискулусомъ*. Его мѣсто было на курсеѣ, по которой онъ неустанно ходилъ взадъ и впередъ во время гребли. Какъ бы въ усладу горькому положенію гребцовъ, при гортаторѣ состоялъ symphoniacus, музыкантъ, наигрывавшій на флейтѣ или напѣвавшій въ тактъ подъ греблю веселыя пѣсни.

Кромѣ этихъ лицъ былъ еще коммиссаръ, завѣдывавшій хозяйственной частью на суднѣ и расходомъ провизіи (Аріанъ).

Божества, подъ покровительствомъ которыхъ находилось судно, состояли обыкновенно изъ статуэтокъ и хранились въ капитанской каютѣ. Благочестивые и въ тоже время суевѣрные моряки украшали ихъ дорогими орнаментами и костюмами (Петроній).

Морскіе инструменты, для опредѣленія хода корабля

и мѣста на морѣ, были въ древности весьма бѣдны и несовершенны. Глубина моря измѣрялась лотомъ и шестомъ. Широта мѣста опредѣлялась гномомъ, а пройденное пространство временемъ. Объ опредѣленіи долготы древніе не имѣли никакого понятія.

Такая бѣдность, въ средствахъ обезпеченія себя въ морскихъ путешествіяхъ, вынуждала древнихъ держаться въ виду береговъ, не смотря на всю опасность такого плаванія и руководиться разными береговыми предмѣтами, изучая ихъ со всевозможною тщательностію. Если же по обстоятельствамъ они были вынуждены терять иногда изъ виду берега, то прибѣгали къ помощи небесныхъ свѣтилъ, которыя при счастливомъ южномъ небѣ рѣдко скрывались отъ взоровъ наблюдателя и могли служить имъ довольно вѣрными проводниками.

III.

Римъ.—Первый флотъ Римлянъ.—Первыя морскія побѣды. —Суда употреблявшіяся Римлянами: Либурны, Актуаріи, Міопароны, Мессажеры. — Главнѣйшіе эпизоды изъ морской ихъ исторіи.

Римъ. Въ то время, когда Римъ совершалъ свои завоеванія на материкѣ Европы и, развивая свои сухопутныя боевыя силы, подчинялъ своей власти народы, обитавшіе на Апенинскомъ полуостровѣ, подвигаясь къ Сицилійскому проливу,—на противоположномъ Риму Африканскомъ берегу распространялъ свое могущество Кароагенъ и покорилъ своей власти Сардинію, Корсику и двѣ трети Сициліи. Кароагенъ былъ могучъ своимъ богатствомъ, могъ содержать громадную армію и сильный флотъ, легко переносившій его войско туда, куда стремились завоевательныя его цѣли. Римъ въ это время былъ еще бѣденъ, вся сила его состояла въ мудромъ управленіи, патріотизмѣ народа и превосходно дисциплинированной арміи.

Мамертинцы, жившіе въ Мессинѣ, тѣснимые сиракузкимъ тираномъ Гіерономъ, были первые призвавшіе Римлянъ на помощь. Кароагеняне, державшіе сторону Гіерона разбитаго Римлянами, опасаясь за свои владѣнія на островѣ, сосредочили свои войска въ Агригентѣ подъ начальствомъ Ганнона въ числѣ 50000 человѣкъ. Римляне осадили городъ и одержали полную побѣду.

Такая удача ободрила Римлянъ и ожесточила Кароагенъ. Римляне уже начали мечтать о покореніи всего острова, но для этого предпріятія имъ недоставало флота. Римляне не были искусны въ мореплаваніи; до столкновенія съ Кароагеномъ, не обращали на него вниманія и не выказывали никакой наклонности къ морской торговлѣ. Отдаленные страны востока, богатая Индія не были имъ извѣстны. По свидѣтельству Аппія Клавдія, каботажныя суда Римлянъ немногимъ отличались отъ судовъ плававшихъ по Тибру, такъ

слабо было у нихъ развито искусство судостроенія. Судьба благопріятствовала Риму, на его счастіе одна карѳагенская галера кенкерема была выброшена на Италіанскій берегъ. Римляне не замедлили воспользоваться столь удачнымъ событіемъ, немедленно приступили къ постройкѣ по ея образцу судовъ и въ 60 дней успѣли спустить 120 кенкеремъ, оснастили ихъ наскоро, посадили войско и поручили командованіе новосозданнымъ своимъ флотомъ консулу Дуилію. Дуилій, сознавая, что наскоро собранныя для флота матросы неопытны въ маневрированіи флота, но надѣясь на превосходство своихъ воиновъ, рѣшилъ сцѣпится съ непріятелемъ на абордажъ и покончить сраженіе рукопашнымъ боемъ. Для этой цѣли онъ придумалъ употребить платформы съ придѣланными къ нимъ небольшими дреками (четырехлапые якоря), которые положено было набросить на непріятельское судно и при помощи такихъ импровизированныхъ помостовъ броситься на непріятеля. Внезапный маневръ этотъ вполнѣ удался. Карѳагенскій флотъ подъ начальствомъ Аннибала, атакованный Римлянами около Милеса, былъ разбитъ совершенно,—Римъ торжествовалъ и почтилъ Дуилія военными почестями.

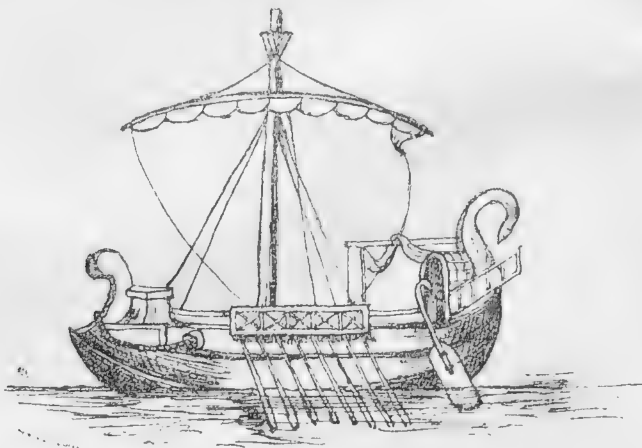
Ободренные первой морской удачей, Римляне раздѣлили свои силы на двое: консулъ Сципіонъ съ флотомъ посланъ былъ преслѣдовать корабли Карѳагенянъ; добивая ихъ онъ подошелъ къ Сардиніи и началъ осаду Корсики, а сухопутный отрядъ продолжалъ свои операціи на островѣ Сициліи. Дѣло затягивалось, Амилькаръ сосредоточилъ свои силы въ Дрепанѣ и Лилибеѣ, требовавшихъ долговременной осады. Между тѣмъ, римскій флотъ успѣлъ одержать вторичную побѣду надъ Карѳагенянами около Эолійскихъ (Липарскихъ) островов. Сенатъ, ободренный второй морской побѣдой, рѣшился на болѣе смѣлое предпріятіе: онъ вооружилъ 330 кораблей съ 100000 матросами, посадилъ на нихъ 40000 легіонеровъ, поручивъ командованіе флотомъ двумъ консуламъ Манлію Вульзо и Аттилію Регулу. Флотъ Карѳагенянъ въ числѣ 350 кораблей стоялъ не подалеку отъ Гераклеи (въ Сициліи), выстроенный въ одну линію. Лѣвый флангъ изъ 87-ми судовъ примыкалъ къ Сицилійскому берегу и составлялъ съ остальными входящій уголъ. Римляне наступали на непріятеля строемъ треугольника: двѣ дивизіи по 82 корабля составляли

исходящій уголъ, третья дивизія составляла основаніе трехъугольника, а четвертая шла параллельно этой послѣдней и составляла резервъ. Цѣль Римлянъ была прорвать центръ, цѣль Карѳагенянъ разстроить стороны треугольника. Маневръ Римлянъ удался вполнѣ: ворвавшись въ центръ, они повторили удавшійся имъ опытъ около Милеса; ихъ платформы съ крючьями были ловко и удачно выбрасываемы на суда Карѳагенянъ и общая абордажная свалка доставила Римлянамъ полнѣйшую побѣду. Карѳагеняне были разбиты на голову. Страженіе это, извѣстное въ исторіи подъ именемъ страженія при Экномѣ (за 256 л. до Р. Х.), рѣшило судьбу первой Пунической войны и упрочило за Римомъ обладаніе Сициліей. Карѳагенъ смирился, но не надолго. Борьба между двумя соперниками длилась около ста лѣтъ съ необыкновенной энергіей и съ различными успѣхами, пока Римъ сломилъ противника и сдѣлался полнымъ властелиномъ Средиземнаго моря. Въ сложности, эти войны были для Карѳагена также несчастливы, какъ и первая. Римляне хотя и были иногда побѣждаемы на морѣ, хотя и теряли множество судовъ, однакоже окончательный перевѣсъ на морѣ остался за Римомъ. Убѣжденный опытомъ въ несомнѣнной пользѣ отъ военнаго флота, Римъ, для охраны торговыхъ своихъ сношеній, открылъ при Августѣ морскія станціи въ Равеннѣ, Фрежюсѣ, Миссенѣ. Сорокъ военныхъ судовъ и 3000 войска держались у Понта Эвксинскаго, одна эскадра крейсировала въ Британскомъ каналѣ, наблюдая за сношеніями между Бриттами и Галлами. Рѣчныя сторожевыя эскадры держались на Дунаѣ и Рейнѣ и защищали границы отъ вторженія сѣверныхъ народовъ.

Такимъ образомъ, раскиданный Римскій флотъ поставленъ былъ въ необходимость бороться съ негостепріимными морями на сѣверѣ, противуставлять искусство разрушительной силѣ ихъ волнъ и слѣдовательно заботиться объ улучшеніи своего судостроенія. Норманы въ тѣ времена еще не были на сценѣ, почему они заимствовались полезными свѣдѣніями отъ Арморикапъ, жившихъ на сѣверозападѣ нынѣшней Франціи, а на Средиземномъ морѣ отъ Либурнійцевъ. До того же времени всѣ изображенія древнихъ судовъ на разныхъ римскихъ памятникахъ свидѣтельствуютъ, что торговыя и военныя суда строились у нихъ по образцамъ судовъ Фини-

кіянъ и Грековъ какъ старѣйшихъ приморскихъ народовъ, съ которыми читатель уже ознакомленъ въ первыхъ главахъ.

Либурны. Въ сѣверномъ углу Адріатическаго моря, по сосѣдству съ Венеціей, въ древности жило небольшое племя: Либурняне или Либурнійцы. Отважные и искусные моряки, они въ то же время считались и опытными судостроителями. Имъ приписываютъ честь постройки улучшенныхъ морскихъ судовъ, называвшихся либурнами. Фиг. 19.



Фиг 19

Къ какому времени слѣдуетъ отнести введеніе Римлянами либурнъ для своихъ флотовъ?—опредѣлить невозможно. Евтропій хотя и пишетъ, что на пятомъ году первой Пунической войны Римляне дрались на морѣ на корабляхъ, имѣвшихъ тараны и называвшихся либурнами, но по другимъ болѣе достовѣрнымъ указаніямъ извѣстно, что Римляне, не имѣвшіе до первой Пунической войны военныхъ судовъ, за образецъ для построенія ихъ приняли выброшенную на ихъ берега карѳагенскую кенкерему. Извѣстно также, что Юлій Цезарь, вводя разныя полезныя измѣненія въ строившихся въ его время судахъ для высадки въ Британію, ни разу не упоминаетъ въ своихъ „Коментаріяхъ“ о либурнахъ. Внѣшнее изображеніе либурнъ, встрѣчается въ первый разъ на медаляхъ Клавдія Домиціана, а потому надо полагать, что введеніе ихъ въ римскихъ флотахъ принадлежитъ къ позднѣйшимъ вре-

менамъ существованіи Римской Имперіи. Нѣкоторые писатели полагаютъ, что либурны были введены у Римлянъ послѣ войнъ съ Филиппомъ Македонскимъ (около 150 л. до Р. X.), имѣвшемъ уже ихъ въ своемъ военномъ флотѣ, такъ какъ преимущество ихъ было скоро замѣчено Римлянами; другіе же приписываютъ ихъ введеніе Октавію Августу (за 20—15 л. до Р. X.), употребившему либурны въ первый разъ въ сраженіе при Актіумѣ, гдѣ боевыя преимущества этихъ судовъ выказались во всей ихъ полнотѣ и были однимъ изъ главныхъ условій одержанной Августомъ побѣды надъ флотомъ Антонія.

Плутархъ, описывая флотъ Августа, упоминаетъ именно о судахъ называвшихся λιβυρνκας. Аппіанъ, говоря объ Иллирійской войнѣ, упоминаетъ о либурнійскихъ пиратахъ, бродившихъ на своихъ либурнахъ по Іоническому морю. Вегецій пишетъ, что либурны строились объ одномъ, двухъ, трехъ и т. д. рядахъ веселъ съ однообразнымъ заостреннымъ носомъ и кормой; но всѣ эти указанія не даютъ никакого яснаго понятія о конструкціи либурнъ. Вегецій писалъ въ IV в. по Р. X., слѣдовательно спустя пять, а можетъ быть и шесть вѣковъ до появленія либурнъ, которыхъ при немъ не было, также какъ и триремъ, квадриремъ и другихъ *ремъ* высшихъ разрядовъ, вышедшихъ совсѣмъ изъ употребленія.

Какъ бы то ни было, однако либурны составляли переходъ отъ древнихъ высокихъ, неуклюжихъ судовъ къ средневѣковымъ галерамъ. По всему видно, что онѣ были очень легки и быстроходны и если дѣйствительно строились въ нѣсколько рядовъ веселъ, то эти послѣдніе располагались иначе, чѣмъ на обыкновенныхъ многорядныхъ судахъ. Вегецій удостовѣряетъ, что гребцы на либурнахъ размѣщались на уступахъ, шедшихъ отъ борта къ срединѣ въ видѣ лѣстницы. Лейтенантъ французскаго флота Glotin въ брошюрѣ своей, посвященной изслѣдованію о расположеніи веселъ и ихъ величинѣ на древнихъ судахъ, полагаетъ, что гребцы на либурнахъ помѣщались на банкахъ расположенныхъ не перпендикулярно къ борту, а подъ угломъ, подобно средневѣковымъ галерамъ, зензилямъ (ф. 41), съ тою разницей, что на послѣднихъ банки были горизонтальны, а на либурнахъ онѣ понижались отъ борта къ палубѣ. Г. Жаль принимаетъ подобное же расположеніе, подходящее къ размѣщенію гребцовъ

на Малайскихъ буанга (см. суда антиевропейскія), разумѣется безъ балансировъ.

Все это однѣ лишь предположенія, вѣроятно близкія къ истинѣ, но не дающія вѣрнаго понятія ни о самихъ либурнахъ, ни о размѣщеніи на нихъ гребцовъ. Изъ имѣющихся данныхъ можно лишь заключить, что либурны были длинныя суда, быстрыя на ходу, поворотливыя и не высоко сидѣвшія надъ водою. Что постройка ихъ была прочнѣе и отдѣлка тщательнѣе прежнихъ судовъ. Что снаружи по верхнему борту устроенъ былъ проходъ вдоль судна и что на него опирался верхній рядъ веселъ и походилъ на средневѣковыя галерныя постицы, которыхъ начало и идетъ отъ либурнъ.

Лѣсъ для постройки либурнъ состоялъ изъ кипрскаго дерева, ели и сосны. По свидѣтельству Вегеція, гвозди и болты предпочитались мѣдныя, а не желѣзныя.

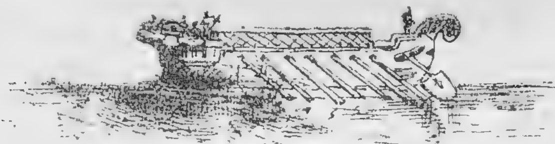
Составляя разрядъ военныхъ судовъ, либурны должны были имѣть тараны. На рисункѣ онъ изображенъ надъ водою, но едва ли это вѣрно, ибо противорѣчитъ назначенію этого орудія. Либурны имѣли также мачты и паруса, какъ необходимое пособіе облегчавшее трудную работу веслами. Быть можетъ, что большія либурны имѣли по двѣ и даже по три мачты и что двѣ изъ нихъ были съемныя. Быть можетъ также, что и самыя весла ихъ не были большія и что при такомъ условіи онѣ не превосходили разряда триремъ, такъ какъ только при этомъ условіи можно помириться, что онѣ были легки, быстры и поворотливы и предпочитались пиратами, но все это не болѣе какъ догадки, остающіяся не разрѣшимыми по неимѣнію точныхъ данныхъ.

Актуаріи, Actuaria navis. Значеніе этого рода судовъ отчасти уже было изложено выше. У Цицерона встрѣчается подходящее имъ названіе actuariolis. Онѣ были также перевозныя, также ходили на веслахъ и парусахъ и употреблялись при флотахъ. Такъ какъ онѣ были двухъ разрядовъ: большія и малыя, то надо полагать, что первое названіе принадлежитъ большимъ актуаріямъ, а второе малымъ.

Прилагаемый рисунокъ актуарія снятъ съ барельефа при раскопкахъ въ Помпеѣ. Фиг. 20.

Хотя актуаріи не были чисто военныя суда, однако же на изображеніи онѣ сдѣланы съ тараномъ. Любопытное на это разъясненіе, встрѣчается въ коментаріяхъ Юлія Цезаря.

Изъ нихъ видно, что во время борьбы его съ Октавіемъ, флотъ Цезаря, по числу военныхъ судовъ, былъ ничтоженъ, состоялъ по преимуществу изъ перевозныхъ actuaria и находился подъ начальствомъ Ватинія. Намѣреваясь по возможности остановить успѣхи Октавія въ Иллиріи, Ватиній въ то время еще больной, распорядился придѣлать къ своимъ актуаріямъ тараны, присоединилъ такія полувоенные суда къ небольшому военному своему флоту и пошелъ къ Тавру (Tauris) отыскивать Октавія. Завидя непріятеля, онъ приказываетъ убрать паруса, снять мачты и, приготовясь къ абордажу, идетъ на слабѣйшія суда Октавія. Квадрирема Октавія, въ свою очередь нападаетъ на кенкерему Ватинія и отъ сильнаго удара теряетъ таранъ. Начинается абордажная свалка, въ которую вступаютъ суда Ватинія; превосходство боеваго состоянія воиновъ Цезаря обнаруживается очень скоро и побѣда склоняется на сторону Ватинія. Пробитая квадрирема Октавія тонетъ, а онъ спасается на *міопаронѣ*; разбитый флотъ бѣжитъ отъ побѣдителей, оставляя въ ихъ рукахъ одну кенкерему, двѣ триремы, весемь унипремъ и много плѣнныхъ. Ночь прекратила преслѣдованіе.

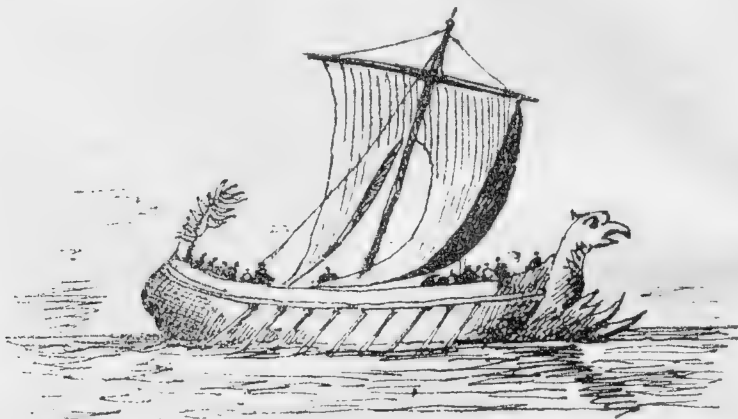


Фиг. 20.

Міопароны. Здѣсь кстати сказать нѣсколько словъ объ этихъ судахъ. Говорятъ, что они употреблялись преимущественно греческими пиратами, ходили подъ парусами и на веслахъ. Валерій Максимъ говоритъ, что ихъ строили съ таранами. Цицеронъ пишетъ, что онъ видѣлъ міопаронъ о 6-ти веслахъ. Вотъ и всѣ свѣдѣнія; изъ нихъ кажется можно безошибочно заключить, что міопароны были небольшія, очень легкія и быстрыя суда, способныя когда нужно нападать и наносить вредъ ударомъ и избѣгать преслѣдованія сильнаго. (Фиг. 20).

Мессажеры, Messagères:—Суда изъ типа *униремъ*, упо-

треблявшіяся Римлянами при военныхъ флотахъ для развѣдокъ, посылокъ, передачи приказаній и т. п. (Фиг. 21).



Фиг 21.

Сенека въ письмѣ къ Луцилію говоритъ: „сегодня усмотрѣны галеры, именуемыя messagères, которыя обыкновенно посылаются впередъ для объявленія жителямъ о возвращеніи флота изъ Александріи. Видъ этихъ кораблей всегда радуетъ жителей. Весь народъ Пуцоллы лезетъ на дамбы, чтобы посмотрѣть, какъ велико ихъ число. Только одни эти суда имѣютъ особый флагъ, отличающій ихъ отъ прочихъ судовъ флота“.

Такія незначительныя свѣдѣнія о мессажерахъ наводятъ на предположеніе, что онѣ были не велики, скорѣе не имѣли палубъ и быть можетъ были полупалубныя и обладали хорошимъ ходомъ. По рисунку надо заключить, что были красивы и изящны.

Морская исторія Римлянъ полна интересными событіями: нѣкоторыя изъ нихъ заслуживаютъ того, чтобы не были обойдены молчаніемъ.

Выше было упомянуто о поводахъ и времени построенія перваго военнаго флота. Въ длинный періодъ пуническихъ войнъ, флотъ этотъ не разъ былъ уничтожаемъ или непріятелемъ или бурями, но всегда возобновлялся съ необыкновенной настойчивостью и быстротой.

Такъ напримѣръ: 270 галеръ разбились у береговъ Сициліи (за 250 л. до Р. Х.). Въ шесть мѣсяцевъ Римляне строятъ 200 новыхъ и блокируютъ ими Дрепанъ и Лиллибею. Клавдію, командовавшему этимъ флотомъ, при которомъ было до 800 транспортныхъ судовъ, совѣтовали снять блокаду въ опасное осеннее время и предсказывали даже погибель, подтверждая предсказаніе на суевѣрной примѣтѣ, что священныя курицы державшіяся на флотѣ отказались отъ пищи; но настойчивый флотоводецъ приказалъ выбросить ни въ чемъ неповинныхъ куръ въ море *„чтобы напились"*, а блокады не снялъ. Однако курицы были правы, налетѣвшая буря уничтожила всѣ военныя и транспортныя суда, пощадивъ только двѣ галеры!

Считаютъ, что Римляне во время пуническихъ войнъ потеряли до 700 военныхъ судовъ; такая потеря конечно въ сравненіи съ побѣдами, доставившими имъ полное обладаніе на Средиземномъ морѣ, не значительна.

Одолѣвъ соперниковъ на морѣ, Римъ одно время мало заботился о поддержкѣ военныхъ флотовъ въ требуемыхъ для морской державы размѣрахъ и чрезъ это послабленіе допустилъ морскому разбойничеству развиться до такой степени, что рѣдкое торговое судно избѣгало преслѣдованія пиратами и разграбленія.

Смѣлые до дерзости морскіе бродяги, не ограничиваясь морскими грабежами, высаживались на берега, грабили и жгли прибрежные города и села и распространили ужасъ по всему прибрежью Средиземнаго моря, отъ Геркулесовыхъ столбовъ до береговъ малой Азіи. Частныя преслѣдованія не приносили пользы. Разбойничая на нихъ, они были причиной вздорожанія хлѣба во всей Италіи. Озабоченный сенатъ по предложенію трибуна Габинія, далъ Помпею (167 л. до Р. Х.) полномочіе на неограниченное распоряженіе на моряхъ и 400 стадій во внутрь береговъ; снабдилъ его 500 галерами, 120000 пѣхоты и 5000 кавалеріи. Съ такими громадными силами пираты были уничтожены въ 90 дней. Помпей очистилъ отъ нихъ Средиземное море, Балеары и Тосканское море, гдѣ болѣе всего они гнѣздились. Сжегъ до 1300 разбойничьихъ судовъ, а забранныхъ въ плѣнъ пиратовъ разсѣлилъ по опустошеннымъ ими же городамъ. Однако же эта мѣра не на долго ослабила пиратство (см. ниже).

Численность флотовъ у Римлянъ доходила иногда до весьма большихъ размѣровъ. Такъ: Германикъ, во время экспедиціи своей въ Германіи (около 16 г. по Р. Х.), построилъ на Рейнѣ до 1200 судовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что суда были небольшія, перевозныя, однако же на нихъ онъ отважился идти въ море съ цѣлью перевезти войско внутрь страны, пройдя по р. Эмсу. Если бы не буря, потопившая многія изъ нихъ и погубившая значительную часть войска— смѣлый планъ навѣрное удался бы. Выше было уже объяснено устройство этихъ судовъ, подтверждающее сказаніе нѣкоторыхъ древнихъ писателей, что иныя суда имѣли рулевыя весла кромѣ кормы и на носу.

Нельзя также умолчать о нѣкоторыхъ морскихъ предпріятіяхъ Юлія Цезаря съ большими флотами, иногда удававшихся, иногда неудачныхъ, но всегда смѣлыхъ и рѣшительныхъ.

Вознамѣрясь покорить Бриттовъ, Цезарь два года сряду неутомимо строилъ суда и дѣлалъ неудачныя высадки на Британскіе берега (55, 54 гг. до Р. Х.). Въ первый разъ онъ построилъ въ устьяхъ Лоары и собралъ отъ сосѣдей до 1200 судовъ, а во второй годъ до 800, но уже большихъ размѣровъ (актуаріи); на новыхъ его судахъ могло помѣщаться или по 10 лошадей съ фуражемъ и всадниками, или по 120 человѣкъ войска. Въ обѣ экспедиціи сопротивленіе Бриттовъ, а болѣе буря и не знаніе условій приливовъ, заставляли его отказываться отъ завоевательнихъ замысловъ и наконецъ совсѣмъ оставить ихъ.

Въ борьбѣ Цезаря съ Помпеемъ и его сторонниками, численность судовъ кажется не превышала 200 штукъ; нѣсколько разъ они истреблялись то одной, то другой стороной и опять возобновлялись, продолжая это ожесточенное преслѣдованіе другъ друга до смерти Цезаря.

Въ этотъ періодъ Кассій, сторонникъ Помпея, для истребленія части флота Цезаря, стоявшаго у Мессины, наполнилъ нѣсколько транспортныхъ судовъ горючими матеріалами; пользуясь попутнымъ вѣтромъ, пустилъ ихъ на флотъ Цезаря и сжегъ 35 кораблей. Кажется, это былъ первый случай употребленія *брандеровъ*.

Въ ожесточенной борьбѣ Антонія съ Октавіемъ, при Актіумѣ встрѣчается собраніе громадныхъ сухопутныхъ и мор-

скихъ силъ, рѣшившихъ судьбу Антонія. Исторія такъ описываетъ эту знаменитую битву:

Антоній кромѣ войска, собралъ до 500 военныхъ кораблей, большею частію въ 8 и 10 рядовъ веселъ; но они были тяжелы, неповоротливы, управлялись плохо по недостатку гребцовъ и не имѣли достаточнаго числа воиновъ. Въ этомъ числѣ было 60 египетскихъ кораблей и на одномъ изъ нихъ находилась Клеопатра. У Октавія было всего 250 кораблей меньшихъ размѣровъ, но легкихъ на ходу, съ отлично обученными гребцами и воинами.

Флотъ Антонія сосредоточился при Актіумѣ (на берегу Акарнаніи). Флотъ Октавія стоялъ около Эпира. Бурная погода нѣскольэо дней мѣшала врагамъ сразиться. Антоній, уговариваемый своими подчиненными, долго колебался принять сраженіе, но убѣжденія Клеопатры взяли перевѣсъ надъ благоразумными совѣтами. 2 сентября 31 г. до Р. Х. началось сраженіе. Корабли Антонія, пользуясь легкимъ попутнымъ вѣтромъ, начали наступать. Октавій, желая заманить непріятеля въ море, оставался на мѣстѣ. Когда же расчиталъ, что берега не будутъ мѣшать маневрамъ, то бросился на непріятеля со всею стремительностію. Тяжелые и неповоротливые корабли Антонія окружались легкими судами Октавія по нѣскольку заразъ и, бросая на эти пловучія крѣпости зажженное тряпье, осыпали воиновъ тучей стрѣлъ и копій. Съ кораблей Антонія бросали каменья, но смѣлые и ловкіе воины Октавія сцѣплялись на абордажъ и вступали въ рукопашный бой. Агриппа, командуя флотомъ Октавія, пробовалъ обойти правое крыло непріятеля; для избѣжанія обхода Агриколла, командовавшій этимъ крыломъ, растянулъ корабли свои такъ неосторожно, что отдѣлился отъ центра и, оставя его безъ защиты, былъ причиной, что сраженіе было проиграно. Въ это время Клеопатра съ своими судами оставляетъ флотъ Антонія и направляется къ Пелопонезу. Антоній увидѣвъ, что корабль съ пурпуровыми парусами, на которомъ сидѣла Клеопатра удаляется, совсѣмъ растерялся, оставляетъ поле битвы и спѣшитъ на соединеніе съ Клеопатрой, а разбитый его флотъ сдается на великодушіе побѣдителя.

Еще значительный флотъ въ 500 кораблей мы видимъ въ болѣе позднюю эпоху при Императорѣ Юстиніанѣ; впрочемъ

это были транспортныя суда, на которыхъ онъ перевозилъ свои войска и успѣлъ между прочимъ снова овладѣть Карѳагеномъ.

Заключимъ эти выдержки изъ морской исторіи Рима однимъ интереснымъ эпизодомъ изъ походовъ Юлія Цезаря на Галловъ. Армориканцы и именно Венеты оскорбили Силлу и Веланія, пришедшихъ къ нимъ за жизненными припасами для Римскаго войска и выказали свою непокорность. Цезарь рѣшивъ строго наказать возмутившихся, приказалъ молодому Крассу построить 22 военныхъ корабля на берегахъ Лоары (naves longae) и нанять опытныхъ гребцовъ. Къ веснѣ (56 г. до Р Х.) суда были готовы и не большой флотъ этотъ порученъ былъ подъ команду Бруту, который озаботился присоединить къ себѣ еще нѣсколько судовъ отъ сосѣднихъ племенъ, жившихъ въ то время мирно съ своими завоевателями и, посадивъ на суда лучшихъ и храбрѣйшихъ воиновъ, выступилъ противъ Венетовъ, имѣвшихъ до 200 судовъ гораздо большихъ размѣровъ чѣмъ римскіе. Брутъ, видя несомненное превосходство флота Венетовъ, рѣшился на хитрость: онъ запасся длинными жердями, поднялъ ихъ на мачты параллельно реямъ и привязалъ къ нокамъ реевъ и къ концамъ жердей косы, обративъ ихъ лезвіями къ носу, съ разсчетомъ перерѣзать ими ванты и фалы на непріятельскихъ судахъ, чрезъ что мачты и паруса неминуемо должны были упасть на палубы, накрыть сражающихся и такою неожиданностію привести непріятеля въ замѣшательство. Отданное приказаніе исполняется въ точности. Венеты, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, спускаются на Римлянъ, которые идутъ на веслахъ, направляя свои галеры сколь возможно ближе къ бортамъ непріятеля. Флоты наконецъ сходятся; косы въ одинъ моментъ перерѣзываютъ всѣ снасти; мачты и паруса падаютъ и накрываютъ Венетовъ столпившихся на палубахъ и готовыхъ закидать Римлянъ стрѣлами и каменьями. Неожиданность маневра парализируетъ ихъ намѣренія; галеры Брута сцѣпляются на абордажъ и храбрые и искусные воины его рѣшаютъ побѣду въ пользу Цезаря.

Выше было сказано, что у Римлянъ для покровительства торговли были въ различныхъ мѣстахъ морскія станціи. У нихъ было даже коммерческое училище въ Ливіи и существовалъ законъ соотвѣтствовавшій конечно настроенію того

времени, что ни одинъ сенаторъ не имѣлъ права заводить корабли. За тѣмъ при Гонорiѣ и Ѳеодосiѣ начало вкореняться общественное мнѣнiе, что торговлей могутъ заниматься только низшiе классы. По этому, аристократiя старалась прiобрѣтать земли и мало по малу начала выказывать полное равнодушiе ко всему морскому. Сословiе моряковъ даже презиралось ими, почему и морская торговля перешла въ руки низшихъ сословiй. По счастiю, Риму не было соперниковъ на морѣ, что и способствовало содержанiю значительнаго торговаго флота, производившаго торговлю съ Индiей, Египтомъ и Вавилономъ чрезъ Александрiю. На востокѣ онъ торговалъ съ Испанiей чрезъ новый Карѳагенъ, Сагунтой, Таррагоной и Бильбао. Съ Галлiей торговля шла чрезъ Массалiю (Марсель), Арль, Нарбонну, Бордо и съ портомъ Itius около мыса Грипица (вѣроятно Булонью). По Светонiю тамъ былъ даже поставленъ маякъ.

Въ мореплаванiи и торговлѣ Римъ много заимствовалъ отъ Родосцевъ, считавшихся весьма искусными моряками и отличавшихся разумной дѣятельностiю и честностiю.

Остiя, Чивитта-Векiя, Венецiя и другiе приморскiе города обязаны началомъ своимъ цвѣтущему состоянiю морской торговли, для которой необходимы были складочные пункты.

Когда разбогатѣвшiй Римъ впалъ въ роскошь и безпечность, его начали тревожить (около 217 л. по Р. X.) сѣверные народы, за тѣмъ завоеванныя имъ государства стали отпадать. Въ 273 г. Римъ потерялъ Египетъ и вообще свою самостоятельность. Незначительный до того времени Константинополь прiобрѣтаетъ видное положенiе на востокѣ Европы и становится влiятельнымъ торговымъ городомъ, способствующимъ развитiю торговыхъ сношенiй по Черному и Азовскому морямъ со странами, лежащими за ихъ предѣлами. Вмѣсто Рима на Средиземномъ морѣ, изъ принадлежавшихъ ему же болѣе или менѣе успѣвшихъ прiобрѣсти богатство и упрочить свое благосостоянiе чрезъ морскую торговлю приморскихъ провинцiй, возрождаются небольшiя государства и морская дѣятельность на южныхъ моряхъ Европы принимаетъ новыя формы. Около этого времени становятся извѣстными сѣверные народы, изумляющiе своей отвагой и морскими набѣгами. Вынужденные бороться съ суровымъ сѣвернымъ климатомъ и бурными морями, они вводятъ у себя си-

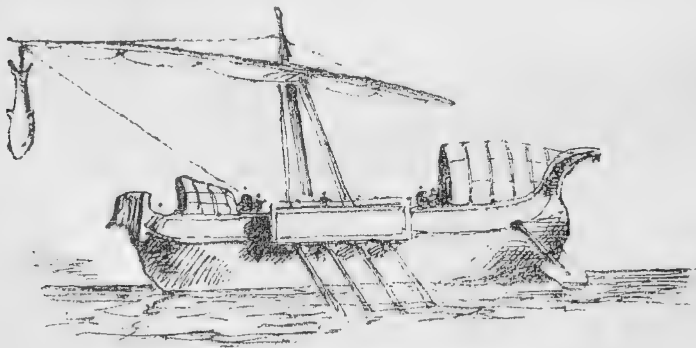
стему судостроенія, отличную отъ только что разсмотрѣнной: послѣдующая глава посвящается имъ всецѣло, не прежде однако же, какъ ознакомимъ читателей съ краткимъ изложеніемъ морской тактики этихъ древнихъ народовъ.

IV.

Тактика древнихъ народовъ. Тараны, копья, дельфины, абордажъ и абордажныя крючья, дреги, corvus, палицы, мечи.—Пріемы маневрированія и нѣкоторыя правила употреблявшіяся въ сраженіяхъ.—Боевыя строи въ которые строились флоты: строй въ одну линію.—Строй полукружія, строи porceps и cuneus.

Главными боевыми орудіями на судахъ были *тараны*, затѣмъ длинныя тяжелыя копья въ глубокой древности и бревна въ позднѣйшія времена, обитыя на концахъ желѣзомъ или бронзой, висѣвшія на мачтахъ; ихъ раскачивали и били людей, а также пробивали судовые борта.

У Грековъ встрѣчаются еще металлическія глыбы, поднимавшіяся на нокахъ реевъ на веревкахъ. Эти веревки подрѣзывались когда тяжесть висѣла надъ судномъ непріятеля и паденіемъ своимъ пробивала палубы и днище. Имъ давали форму *дельфина* и дѣлали чаще изъ свинцу или олова. (Фиг. 22).



Фиг. 22.

А б о р д а ж ъ и за нимъ рукопашный бой былъ въ общемъ употребленіи у древнихъ. Для того, чтобы лучше сцѣпляться, употреблялись тяжелыя металлическія крючья, дреки (храпы), прикрѣплявшіеся къ цѣпямъ. Они забрасывались на

непріятельскія суда и тяжестью своею углублялись въ палубы. Въ это время атакующіе тянули цѣпи, ловили непріятельскія весла, бросали свои и по такимъ, наскоро устроеннымъ помостамъ, бросались на непріятельское войско.

Римляне, увѣренные въ превосходство своихъ воиновъ, ихъ ловкости и отвагѣ, предпочитали абордажные свалки всѣмъ другимъ маневрамъ и для болѣе свободнаго и удобнаго перехода на непріятельское судно, изобрѣли особаго рода помосты, называвшіеся „corvus“. Эти помосты имѣли на концахъ крючья и бросались на непріятельскія суда, зацѣпляя послѣдними за ихъ борта. Чрезъ эти помосты воины переходили на непріятельскія суда и вступали въ бой.

Ручное оружіе состояло изъ пращей, стрѣлъ, копій, мечей, палицъ, однимъ словомъ, въ рукопашныхъ свалкахъ дрались съ тѣмъ же оружіемъ, какъ и на сухомъ пути.

Въ позднѣйшія времена введены въ употребленіе суда, наполненныя горючими веществами; въ наше время ихъ называютъ *брандеры*.

Предъ началомъ сраженій начальники эскадръ и флотовъ, насколько было возможно, старались облегчать боевыя суда отъ лишнихъ тяжестей. Если суда были въ портѣ или около не враждебнаго имъ берега, съ нихъ свозили на берегъ даже провіантъ, оставляя лишь самый необходимый. Если сраженіе ожидалось въ морѣ, то тяжести перегружались на транспортныя суда, всегда сопровождавшія военные флоты. Такія перегрузки дѣлались съ двоякой цѣлью: во первыхъ для полученія большаго простора на судахъ и слѣдовательно большаго удобства въ движеніяхъ воиновъ, а во вторыхъ для скорѣйшей задѣлки пробоинъ (Полибій, Титъ Ливій).

Состояніе погоды играло немаловажную роль у древнихъ моряковъ. Сраженія никогда не начинались въ свѣжій вѣтеръ, такъ какъ взволнованное море затрудняло греблю. Близость берега также считалась препятствіемъ для сраженій. Если же непріятель натискомъ своимъ прижималъ суда къ берегу и не было возможности избѣжать этого обстоятельства, тогда атакованный ставилъ кормы судовъ своихъ на мель, а носы обращалъ къ непріятелю (Аппіанъ).

Выборъ мѣста для боя считался большимъ искусствомъ, которымъ не пренебрегалъ ни одинъ флотоводецъ. Чтобы напримѣръ могъ сдѣлать со своимъ небольшимъ сравнитель-

но флотомъ Θемистоклъ противу громаднаго персидскагó флота, зашедшаго въ Саламинскій проливъ, если бы большая часть Ксерксовыхъ кораблей, стѣсненная въ узкомъ проливѣ, не была лишена возможности маневрировать? (Діодоръ). Извѣстно, что страшный флотъ этотъ былъ уничтожаемъ по частямъ Греками, имѣвшими полную свободу въ своихъ движеніяхъ.

Греческій императоръ Левъ VI въ совѣтахъ своему сыну предостерегаетъ его: никогда не драться очень близко отъ родныхъ береговъ, изъ предосторожности, чтобы болѣе робкіе солдаты не имѣли возможности убѣжать съ кораблей.

Общимъ правиломъ у древнихъ было: предъ сраженіемъ убирать паруса и снимать мачты, укладывая послѣднія такимъ образомъ, чтобы шпоры мачтъ были противъ ихъ гнѣздъ, для того, чтобы ихъ легче было поднять при надобности. Паруса снимались впрочемъ въ крайности; ихъ держали до нельзя, чтобы не утомлять гребцовъ, игравшихъ большую роль во время боевыхъ маневровъ (Полибій).

Корабли съ таранами старались принимать атаку таранами и сами ими атаковывали, какъ напримѣръ при атакѣ Октавіемъ Ватинія, о которой сказано было выше. Если же обстоятельства не позволяли употребить такого маневра, тогда старались наносить другъ другу удары, сколь возможно ближе къ носу, около мѣстъ прикрѣпленія тарановъ, или по крайней мѣрѣ подъ первое весло θранитовъ. Если и этотъ маневръ оказывался невозможнымъ, тогда старались направлять свой корабль на непріятеля носомъ вдоль веселъ, чтобы ихъ переломать, для чего свои весла съ той стороны, которая должна была быть обращаема къ непріятелю, заблаговременно убирались. Непріятель, лишась такимъ образомъ веселъ, не могъ уже гнаться и абордировать неудачно атаковавшаго. Къ этому маневру особенно пріучались заблаговременно (Силла Италикъ, Титъ Ливій, Квинтъ Курцій, Діодоръ).

Древніе флоты строились въ различные порядки. Эти построенія флотовъ назывались боевыми строями (ордерами баталій),—названіе сохранившееся и въ тактикѣ нашего времени. Иногда флоты строились въ одну линію паралельно одинъ другому, сохраняя болѣе или менѣе значительныя промежутки между судами, и большею частію на столько

малыми, чтобы непріятельскому кораблю не было возможности прорваться чрезъ линію. Иногда флотъ дѣлился на двѣ, три и четыре эскадры, державшіяся одна подлѣ другой, подобно пѣшей колоннѣ. Сраженіе начиналось тогда передовой эскадрой, которой помогала слѣдующая за ней, если передняя ослабѣвала. Иногда командующій приказывалъ заднимъ эскадрамъ обходить и атаковать непріятеля съ фланговъ, охвативъ его полукружіями

Ордеръ полукружія (ordo lunatus) былъ самый употребительный. Въ центрѣ помѣщался главнокомандующій, наблюдавшій за ходомъ битвы; онъ держалъ при себѣ мелкія суда для передачи тѣхъ распоряженій, которыя не хотѣлъ оглашать звукомъ или сигналами (Cezar—99). На окраинахъ полукружій помѣщались самые сильные корабли, бывшіе въ состояніи выдержать первый натискъ и не придти отъ него въ разстройство, что считалось весьма важнымъ. Между этими кораблями и центромъ размѣщались остальныя боевыя суда, держась въ линіи; задніе корабли не держались имъ въ кильватеръ, а шли въ шахматномъ положеніи, въ отношеніи передовыхъ, т. е. прикрывая интервалы или промежутки передовыхъ линій.

Иногда во время крейсерства большими флотами, ордеръ могъ разстраиваться, тогда, при встрѣчѣ съ болѣе сильнымъ непріятелемъ, строились постоянно въ ордеръ полукружія таранами внаружу, держась, сколь возможно, ближе другъ къ другу, почти касаясь веслами. Позади полукруга, состоявшаго изъ боевыхъ судовъ, помѣщались грузовыя и мелкія суда, и резервъ, обязанный пополнять убыль въ корабляхъ, если таковая случалась, или замѣщать корабли, ослабленные боемъ.

Всѣ эти правила соблюдались до неизбѣжнаго въ каждомъ сраженіи разстройства того ордера, при которомъ вступали въ сраженіе, чѣмъ кончаются обыкновенно всѣ сраженія на ходу. Въ этотъ моментъ тактика на время забывалась и каждый командиръ судна, предоставленный самъ себѣ, дѣйствовалъ по своему усмотрѣнію, разсчитывая на то положеніе, въ которомъ находился.

Въ ордерѣ lunatus каждое крыло имѣло своихъ отдѣльныхъ начальниковъ, какъ и въ позднѣйшія времена. Центръ и два крыла составляли обыкновенно флотъ (Діодоръ Сицил.,

Фукидидъ). Ксенофонтъ, описывая одно сраженіе, начатое Аѳинянами, говоритъ: „Аѳиняне шли на непріятеля въ слѣдующемъ порядкѣ: Аристократъ съ пятнадцатью кораблями составлялъ лѣвое крыло, Діомедонъ съ такимъ же числомъ кораблей шелъ правѣе, Периклъ шелъ позади Аристократа, Эразинидъ позади Діомедона. Послѣ нихъ подъ предводительствомъ Гипея Самосскаго шли 10 самосскихъ кораблей, въ нѣкоторомъ разстояніи одинъ отъ другаго. Подлѣ нихъ были корабли резервные и корабли трехъ наварховъ. На правомъ крылѣ былъ Протомакъ съ 15 кораблями, за нимъ слѣдомъ шли корабли Трасила, позади которыхъ шли корабли Аристогена. Лизій шолъ за Протомакомъ“. Діодоръ говоритъ, что такой ордеръ назывался *фалангой*. И такъ, въ этой фалангѣ, какъ видно, были два сильныя крыла и болѣе слабая кордебаталія (средина), составленная изъ Самосянъ, кораблей наварховъ и резервныхъ.

Въ древности употреблялись еще два ордера, которые однакоже рѣдко употреблялись на дѣлѣ. Одинъ въ видѣ буквы U и назывался porceps, а другой въ видѣ опрокинутой буквы V (Λ) cuneus. Полибій говоритъ о первомъ ордерѣ, описывая флотъ Карѳагенянъ. Вегецій разъясняетъ ордеръ угловой, имѣвшій видъ треугольника, въ вершинѣ котораго былъ корабль главнокомандующаго, опирающійся на основаніе, состоявшее изъ самыхъ сильныхъ кораблей.

Выше было сказано, что древніе, находясь въ необходимости принять сраженіе подъ берегами, становились кормами на мель. Суда древнихъ вообще сидѣли не глубоко въ водѣ и, при относительно небольшой тяжести, легко вытаскивались на берегъ, а иногда и перетаскивались на значительныя пространства. Юлій Цезарь нерѣдко употреблялъ подобный маневръ, подкладывая подъ киль катки.

V.

Сѣверные народы. Норманы. — Краткій историческій очеркъ ихъ морской дѣятельности. — Набѣги. — Первыя суда Нормановъ. — Древній ботъ, найденный въ Даніи.—Подобные же боты, найденные въ Великобританіи. — Суда, употреблявшіяся Норманами: Драконъ, Шнекаръ, Трантъ. Коверъ въ Байе, какъ драгоцѣнный археологическій памятникъ.—Корабль изъ флота Вильгельма завоевателя. — Два рисунка норманскихъ судовъ изъ сочиненія Струтта. — Щиты на кораблѣ Вильгельма.—Штевни на судахъ, какъ отличительность внѣшней конструкціи. — Внутреннее расположеніе —Украшеніе и роскошь.— Руль, мачты и оснастка.—Паруса.—Снасти.—Флагъ.—Якоря. —Вооруженіе боевое. — Боевыя построенія флотовъ.—Мореплаваніе.—Германцы.—Галлы.—Современное состояніе Испаніи и Португаліи.—Славяне.—Британія

Норманы. Подъ общимъ именемъ Нормановъ извѣстны въ исторіи народы, обитавшіе въ Скандинавіи и Даніи. Воспитанные въ суровомъ климатѣ, на почвѣ непроизводительной, окаймленной пустынными скалистыми берегами, Норманы, терпя нужду и голодъ, искали удовлетворенія потребностей своихъ въ набѣгахъ и разбояхъ.

Линьяръ (исторія Англіи) говоритъ, что до VIII в. они ограничивались набѣгами на берега сѣверныхъ морей; но разсказы о богатствахъ южныхъ странъ и успѣхи ихъ первоначальныхъ походовъ, толкнули ихъ на завоеванія болѣе отдаленныя и болѣе серьезныя.

Говорятъ, что при попутномъ вѣтрѣ они въ три дни доходили до устья р. Сены, чему, впрочемъ, трудно повѣрить. Флотилія ихъ была всегда предводительствуема Kuning'омъ, т. е. королемъ, сохранявшимъ это званіе только во время морскихъ походовъ и сраженій *). Во всякое другое время,

*) Kuning у древнихъ Скандинавовъ назывались вообще короли

въ часъ отдохновеній, въ празднествахъ и пиршествахъ всѣ были равны, всѣ садились за общій столъ; вино и пиво лилось въ изобиліи и наполненные ими рога обходили круговую безъ соблюденія какого либо старшинства.

Морской король Норманов, какъ храбрѣйшій изъ храбрыхъ, пользовался между ними безграничнымъ довѣріемъ. „Онъ руководилъ кораблемъ, какъ искусный наѣздникъ управляетъ лошадью. Суевѣріе возвышало его еще болѣе въ глазахъ его ватаги; ему приписывали умѣнье разбирать таинственныя на мечахъ знаки, обѣщавшіе побѣду, а также намѣчать такими же, носы судовъ и весла, знаками, которые оберегали ихъ отъ крушеній. Равные подъ управленіемъ такого избраннаго, добровольно подчиняясь ему въ перенесеніи трудовъ и лишеній въ надеждѣ на обогащеніе, датскіе пираты весело бродили, какъ выражаются древніе ихъ поэты, по *голубиному пути*. Эти неустрашимые пловцы рыскали иногда по берегамъ и подстерегали свои жертвы въ проливахъ, бухтахъ и маленькихъ стоянкахъ, въ *заводяхъ* (wikings), отъ которыхъ и получили общее названіе *викинговъ* или дѣтей бухтъ. Иногда же они устремляли свои набѣги чрезъ Океанъ. Штормы и ураганы сѣверныхъ морей массами истребляли ихъ слабыя суда и хотя, по сигналу ихъ короля, послѣ бури многихъ не досчитывались, но избѣжавшіе погибели ни мало не ослабляли своего къ нему довѣрія и еще менѣе сокрушались о погибшихъ и какъ бы издѣвались надъ безсиліемъ бури, которую такъ счастливо избѣжали". „Сила урагана, пѣли они, помогаетъ гребцамъ; онъ нашъ слуга, онъ „переноситъ насъ по нашимъ желаніямъ" (Авг. Тьери).

Нерѣдко въ минуту страшнаго боя, гдѣ кровь лилась ручьями, иные доходили какъ бы до изступленія, придававшаго имъ новыя силы и дѣлало ихъ не чувствительными къ страданіямъ отъ ранъ; имъ казалось, что предъ ними открываются двери храма ихъ бога Одина и блестящіе чертоги Вальгаллы. Иные, не смотря на страшныя мученія пѣли свои боевыя пѣсни, съ которыми и умирали. Такъ, говорятъ, умеръ знаменитый предводитель ихъ Раньяръ Лодборгъ: выброшенный бурей на британскій берегъ, онъ попался въ плѣнъ и былъ посаженъ въ яму, наполненную змѣями. Перенося страшныя муки, онъ слагалъ пѣсню, въ которой вспоминалъ о девятидневной битвѣ въ Аіенландіи (Англіи),

о набѣгахъ на Партотиру (Пештъ) и заклиная сыновьямъ своимъ Губбо, Ингвару и Афденну—такимъ же какъ и онъ удальцамъ отомстить врагу за смерть отца, съ улыбкой на устахъ призывалъ бога *Одина*, прося принять его въ свой храмъ! Эта предсмертная пѣснь одного изъ отважнѣйшихъ королей, занимаетъ и понынѣ почетное мѣсто въ скандинавской поэзіи. Губбо, какъ говоритъ исторія, избранный въ морскіе короли, достойно отомстилъ за смерть отца и брата, убитаго въ одномъ изъ набѣговъ. Онъ собственноручно избилъ 84 монаховъ и замучилъ короля Эстъ-Англіи Эдгарда.

Религіозный фанатизмъ шолъ, какъ видно, рука объ руку съ воинственнымъ увлеченіемъ Норманновъ. При такихъ суевѣрныхъ взглядахъ, они имѣли обычай истреблять духовенство и разорять и осквернять храмы. Опустошивъ христіанскую общину, они издѣваясь говорили, что „отслужили имъ обѣдню на мечахъ“. Во времена Карломана набѣги ихъ были еще не такъ смѣлы, но съ 843 г. они появлялись уже каждый годъ, поднимались по рѣкамъ и завладѣвъ островомъ Вальхерномъ, потомъ островомъ Онселлемъ, не подалеку отъ Руана, устьемъ Лоары, опустошили Орлеанъ, Парижъ и оставаясь на зимовки, дѣлили тутъ свою добычу, а съ весной пускались опять въ свои раззорительные набѣги.

Одинъ изъ современныхъ хроникеровъ говоритъ, что настоящіе Норманы не были многочисленны, но къ нимъ присоединялись мѣстные жители: отрекаясь отъ христіанства, они принимали ихъ религію и становясь послѣдователями Одина и Тора, были еще страшнѣе и неистовѣе своихъ покровителей.

Самымъ смѣлымъ, отважнымъ и жестокимъ между ихъ предводителями считается Гастингсъ. Этотъ морской король (842—850), нападая на Бордо, Сентъ, Тарбъ, былъ однакоже разбитъ при этомъ послѣднемъ. За тѣмъ бросился на Испанію и проникъ даже до береговъ Италіи, куда завлекала его молва о богатствахъ Рима. Онъ высадился около Луны и, принявъ его за Римъ, прибѣгнулъ къ хитрости, чтобы завладѣть городомъ. Для этого онъ просилъ епископа обратить его въ христіанство; обрядъ былъ совершенъ, но ворота не отворялись. Тогда онъ прикинулся больнымъ и мнимо-умершимъ, завѣщая всѣ богатства церкви, съ условіемъ быть похороненнымъ въ храмѣ. Городскіе власти под-

дались этой хитрости и позволили Норманамъ проводить тѣло ихъ начальника до церкви. Но едва Гастингсъ внесенъ былъ въ нее, какъ мнимо-умершій выскакиваетъ изъ гроба, убиваетъ епископа и завладѣваетъ городомъ. Тутъ только узнаетъ онъ, что до Рима еще далеко и возвращается опять въ Лоару.

Усиливаясь постепенно и пользуясь слабостью и безхарактерностію правителей Франціи, Норманы (912) наконецъ окончательно поселяются на сѣверномъ ея берегу, подъ предводительствомъ ихъ начальника Роллона, а занятая ими провинція получаетъ названіе Нормандіи.

Проникнувъ въ Италію и утвердясь въ ней, они основали городъ Аверзу (недалеко отъ Неаполя) и торговую республику Амальфи, бывшую одно время однимъ изъ значительныхъ на Средиземномъ морѣ государствомъ, просуществовавшимъ до 300 лѣтъ.

Ободренные успѣхами въ Италіи, они дошли до Константинополя, но были прогнаны Венеціанцами и Греками при помощи Греческаго огня.

Норманы, появившіеся во Франціи, слились съ сосѣдними племенами, но прибрежные жители сохранили за собою имя отважныхъ и искусныхъ моряковъ, остающееся за ними и по настоящее время. Сюркуфъ, Жанъ Бартъ и другіе знаменитые корсары были потомки Норманновъ.

Одноплеменники ихъ Скандинавы и Датчане, долгое время удерживали за собою характеръ отважнѣйшихъ пиратовъ и неустрашимыхъ моряковъ. Они производили набѣги на Британскіе берега, открыли Исландію; имъ же приписываютъ открытіе Винландіи (сѣверной Америки).

Въ числѣ отважныхъ предводителей ихъ считаютъ: Олафа, короля Норвежскаго, канута Датскаго и наконецъ Вильгельма Завоевателя; всѣ трое извѣстны болѣе въ исторіи Англіи.

Эти выдержки повторяемъ не составляютъ исторію народовъ; изъ нея приводятся читателямъ на память лишь событія и дѣйствующія лица, имѣвшія вліяніе на развитіе судостроенія и мореходства.

Тацитъ въ своей *Германіи*, говоря о Свевахъ—предкахъ Датчанъ, свидѣтельствуетъ, что „корабли ихъ отличаются отъ кораблей Римлянъ тѣмъ, что носъ и корма имѣютъ у нихъ

одинаковое образованіе и таранъ всегда готовый для нападенія и абордажа; что весла у нихъ не привязываются къ бортамъ, а переносятся свободно съ одной стороны на другую и что парусовъ Свевы не употребляютъ".

Aethicus d'Istriae (см. выше), въ своей космографіи „о сѣверныхъ народахъ", говоритъ, что народы эти употребляютъ суда обтянутые кожами животныхъ, высушенныхъ прежде либо на солнцѣ, либо на очагахъ и потомъ промазанныхъ смолою.

По свидѣтельству Плинія, суда Бретонцевъ, построенные изъ плетеной ивы и обтянутые кожей, ходили отъ Бретонскихъ береговъ, до острова Мистиса.

Цезарь о бретонскихъ судахъ говоритъ, что Бретонцы, при постройкѣ судовъ своихъ, дѣлали изъ легкаго дерева киль и гнутыя части, а стѣны сплетали изъ ивовыхъ прутьевъ и обтягивали кожами.

Сказанія эти на столько однако же поверхностны, что не даютъ возможности сдѣлать никакого вѣрнаго заключенія о древнихъ судахъ сѣверныхъ народовъ. Позднѣйшія свидѣтельства болѣе опредѣлительны, но все таки не полны. По нимъ мы можемъ только заключить, что деревянные суда Норманов и вообще народовъ, обитавшихъ по окраинамъ сѣверныхъ морей, имѣли носъ и корму закругленные и что ближе всего предположить, что Германикъ, собирая свою флотилію при экспедиціяхъ по Рейну, Эмсу и Везеру, нашелъ эту систему постройки очень удобной и принялъ её для своихъ судовъ и наконецъ, что Тацитъ, Плиній и Цезарь Іеронимъ говорятъ о не большихъ судахъ, плававшихъ только по прибрежьямъ. Такія суда или схожіе съ ними по конструкціи, т. е. состоящія изъ легкаго деревяннаго набора, обтянутаго кожей, встрѣчаются и въ настоящее время у Алеутовъ, Камчадаловъ, Гренландцевъ, но что морскія ихъ суда были несравненно большихъ размѣровъ и болѣе солидной конструкціи. Скандинавія, имѣя безплодную почву, обладала въ то же время превосходными лѣсами, дававшими къ тому всѣ средства.

Какъ образецъ такихъ судовъ неоспоримо служитъ ботъ, найденный въ Даніи. По всему видно, что онъ очень древней конструкціи и справедливо относится учеными изслѣдователями сѣверныхъ древностей къ V вѣку по Р. Х.

Такъ напримѣръ въ XII столѣтіи Эрикъ вышелъ въ море зимою, чтобы захватить своего брата, жену и дѣтей и ихъ умертвить. Изъ осеннихъ рискованныхъ, однакоже счастливыхъ экспедицій, извѣстенъ походъ Вильгельма Завоевателя въ Англію, предпринятый имъ 27 сентября 1066 года, при чемъ изъ 3000 судовъ онъ потерялъ только два корабля.

Вотъ все, что можно сказать о мореходныхъ обычаяхъ и судостроеніи Норманovъ, долгое время наводившихъ страхъ и вносившихъ раззореніе по всѣмъ прибрежьямъ отъ сѣвера по берегамъ Атлантическаго океана, Средиземнаго моря и Архипелага. Живя преимущественно набѣгами и грабежемъ, они предпочитали строить не большія суда, которыя могли бы заходить въ небольшіе и мелководные заливы, подниматься по рѣкамъ и быть при нуждѣ, какъ напримѣръ во время непогодъ вытаскиваемы на берегъ и также легко спускаемы на воду. Большія суда употреблались ими для отдаленныхъ предпріятій и начали вводиться съ того времени, когда они начали доходить до береговъ Испаніи, въ моря: Средиземное, Эгейское, Черное. Суда эти отличались не сомнѣнно лучшей и прочнѣйшей постройкой противу судовъ Средиземнаго побережья, обшивка ихъ была надежнѣе, оснастка солиднѣе, при томъ они ходили быстрѣе и вообще были красивѣе судовъ Средиземныхъ, почему и служили образцами для улучшенія судостроенія у народовъ, жившихъ по берегамъ этого моря. Сами же Норманы считались издревле отличными моряками. Островъ Исландія открытъ Норманами, имъ же приписываютъ открытіе сѣверо-восточныхъ береговъ Америки, извѣстныхъ подъ именемъ „Винландіи".

Норманы занимались также торговлей, но она была незначительна. Норвежцы, напримѣръ, считаясь искусными судостроителями, имѣя превосходный лѣсъ, строили корабли и продавали ихъ сосѣдямъ. Вывозили отъ себя желѣзо, а привозили все необходимое, чего не производила ихъ страна.

Германцы—именно народы, жившіе по берегамъ устьевъ Рейна, Везера, Эльбы, Одера, Балтійскаго и Нѣмецкаго морей, какъ-то: Батавцы, Фрисландцы, Хауцы, Кимвры, Свевы, Англы, имѣли также въ древніе времена флоты и, подобно сосѣдямъ своимъ, Норманамъ, предпочитали грабежи и разбои. Рѣчныя ихъ лодьи состояли изъ одного выдолбленнаго кряжа и могли вмѣщать иногда до 30 человѣкъ.

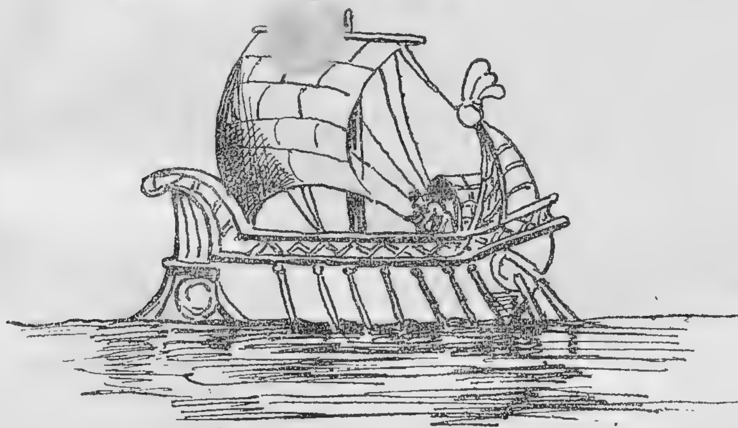
Впослѣдствіи они строили ихъ изъ ивовыхъ прутьевъ и обтягивали кожами, а за тѣмъ, вѣроятно, по примѣру Нормановъ, суда строились уже большихъ размѣровъ изъ дерева; въ постройку вошло желѣзо и нѣкоторыя изъ нихъ были настолько велики, что могли вмѣщать до 200 человѣкъ.

Грабежъ у древнихъ Германцевъ былъ въ такомъ почетѣ, что считался на равнѣ съ законной войной. О храбрости ихъ, опытности въ мореплаваніи, особливо Саксонцевъ, Фрисландцевъ, Батавцевъ, Аполинарій Сидоній пишетъ: „Между ними самый младшій гребецъ былъ способенъ управлять кораблемъ; они не пропускали ни одного случая обучаться, поперемѣнно исполняли обязанности матроса и начальника. Они самые опасные враги; при защитѣ отступали въ порядкѣ, при нападеніи всегда разбивали своего противника. Имъ не были страшны никакія невзгоды на морѣ, они имѣли самыя вѣрныя свѣдѣнія о меляхъ и подводныхъ скалахъ. Море не составляло для нихъ никакихъ опасностей, съ которыми они не были бы знакомы; самыя бури ихъ не страшили. При отправленіи въ походъ, они выходили при пожеланіяхъ, чтобы небо послало имъ такую бурную погоду, чтобы непріятель не могъ предполагать, что они нападутъ на его берега“.

Галлы извѣстны также между древними народами, славившимися своимъ искусствомъ судостроенія и опытностію въ мореплаваніи.

Приморская Галлія была богата хорошими и безопасными гаванями; греческія и финикійскія коллоніи, бывшія въ Галліи и въ особенности Массилія (Марсель), Нарбонъ, Арль, Тулонъ и другія, много способствовали къ оживленію торговли съ внутренними странами. На Атлантическомъ океанѣ, въ землѣ Венетовъ (Вандейцевъ) у нихъ былъ значительный портъ Ванъ, владычествовавшій во времена Юлія Цезаря надъ всѣми приморскими городами Галліи. Чрезъ него производились торговыя сношенія съ британскими островами. Венеты содержали военный флотъ, доходившій при борьбѣ ихъ съ Цезаремъ до 220 судовъ. Суда эти были на столько хорошо построены, что Цезарь перенялъ ихъ конструкцію за образецъ при построеніи своего флота. За Венетами въ построеніи судовъ славились Марсельцы, по всей вѣроятности, заимствовавшіе многое отъ Венетовъ

Между рисунками древнихъ судовъ, хранящимися въ Парижской библіотекѣ, находится рисунокъ древняго галльскаго корабля (фиг. 29) очень схожій съ древними судами Средиземнаго моря, но отличный отъ нихъ прочностью обшивки. Надо полагать, что послѣдняя позаимствована отъ судовъ Венетовъ.



Фиг. 29.

Юлій Цезарь такъ описываетъ суда Венетовъ: „днище ихъ судовъ болѣе плоско, чѣмъ у нашихъ. Носовая часть и корма весьма возвышены для того, чтобы удобнѣе встрѣчать удары волнъ во время бурь. Корпусъ судна весь дубовый, банки для гребцовъ сдѣланы изъ брусьевъ около фута шириной и скрѣплены съ бортами желѣзными сквозными гвоздями. Якорные канаты цѣпные, паруса изъ гибкой кожи, которую предпочитаютъ холсту за ея крѣпость. Прочность постройки судовъ Цезарь оцѣниваетъ тѣмъ, что они оставались невредимы при ударахъ таранами римскихъ галеръ, а значительная вышина ихъ надъ водою много затрудняла нападенію на нихъ на абордажъ.

Испанія и Португалія. Оба эти народа въ древніе времена не успѣли проявить себя ни чѣмъ особеннымъ ни въ судостроеніи, ни въ мореходствѣ. Торговая и военная ихъ дѣятельность принадлежитъ къ средневѣковой эпохѣ.

Славяне, также какъ и предыдущіе народы, становятся извѣстными на сѣверѣ Европы съ того времени, когда бе-

рега Балтійскаго моря начали громить Норманы, извѣстные въ нашихъ лѣтописяхъ подъ именемъ Варяговъ и подчинили своей власти весь славянскій сѣверъ, а на югѣ съ той поры, когда славянскіе народы вторглись въ изнеможенную римскую имперію и поселились по берегамъ Адріатическаго моря, завладѣли Эпидавромъ (656 г. по Р. Хр.), разорили его и умертвили всѣхъ жителей.

Британія, окруженная морями, представляетъ всѣ выгоды для мореходства. Народы, избравшіе эту страну для поселенія, волей-неволей должны были сообщаться съ матерікомъ на судахъ и слѣдовательно подвергаться всѣмъ случайностямъ погоды.

Первые обитатели, безъ сомнѣнія, перешли на нее съ материка на судахъ и слѣдовательно внесли съ собою зачатки судостроенія, существовавшаго въ то время на сосѣднемъ побережьѣ. Отважившіяся на такой переходъ, весьма естественно должны были быть люди предпріимчивые, но не опытные, что и подтверждается свидѣтельствами древнихъ писателей, оставившихъ намъ свѣдѣнія о судахъ Бритовъ, что они были весьма слабой конструкціи. Юлій Цезарь утверждаетъ, что киль и бока вязались изъ легкаго дерева и обшивались кожами. Луканъ, повторяя тоже самое, прибавляетъ, что наборъ судовой (киль, шпангоуты, форъ и ахтеръ-штевни) дѣлались изъ ивы, переплетались вмѣстѣ съ другаго сорта деревьями и покрывались крѣпкими кожами. Такія же суда, какъ мы видѣли, были и у Нормановъ, отъ которыхъ они не сомнѣнно и переняли ихъ постройку. Конечно, при столь слабыхъ свѣдѣніяхъ въ судостроеніи, Бриты не могли ходить далеко. Они огибали лишь свои скалистые берега, занимаясь рыболовствомъ и небольшой торговлей и вѣроятно доходили до сѣверныхъ береговъ Галліи, переплывая чрезъ британскій каналъ.

Познакомясь съ Венетами и ихъ кораблями, они улучшили свое судостроеніе и посѣщали устье Гаронны. По свидѣтельству Юлія Цезаря, корабли Бритовъ дѣйствительно были схожи съ кораблями Венетовъ. При Клавдіѣ, купеческія суда ихъ строились подобно торговымъ судамъ Римлянъ и способны были подпимать грузу до 10 тыс. римскихъ „modia", или около 312 четвертей пшеницы. Торговля ихъ была предпочтительно рожью, за которой они ходили въ

галльскіе порты. При императорѣ Юліанѣ они имѣли уже до 800 торговыхъ судовъ, ходившихъ и въ Италію.

По словамъ Виргилія, Британія считалась страной богатой золотомъ, серебромъ, жемчугомъ, что будто бы побудило Юлія Цезаря къ ея завоеванію; но вѣрнѣе предположить, что Цезарь опасался дружескихъ сношеній Галловъ съ Бритами. Извѣстно, что предпріятія его были неудачны. Консулъ Агриколла былъ счастливѣе Цезаря, онъ съ флотомъ своимъ проникъ даже до Шотландіи, но завоеванія его не были прочны. Съ этого однакоже времени, Британія около 300 лѣтъ сряду была тревожима Римлянами.

Въ 360 году на Британію напали Саксы. По свидѣтельству лѣтописцевъ, суда ихъ были крытыя. Бриты переняли систему ихъ постройки и употребляли такія суда для перевозки угля. Въ 800 годахъ ихъ начали тревожить Датчане и вредить ихъ торговлѣ. За тѣмъ на нихъ нападалъ Ѳлафъ, король Норвежскій, вмѣстѣ съ Датчанами и набѣги ихъ окончились признаніемъ короля Датскаго Канута своимъ королемъ. Правленіе этого мудраго короля осталось не безслѣдно: онъ увеличилъ военный флотъ, учредилъ морскія станціи и береговую стражу и заботился о развитіи торговли и торговаго судостроенія. Сынъ его Гарди Канутъ достойно поддерживалъ память отца; но чрезъ нѣсколько времени Датчане снова возобновили свои нападенія на Британскіе берега, а затѣмъ Англія была завоевана Норманами подъ предводительствомъ Вильгельма Завоевателя.

Нѣкоторые писатели говорятъ, что флотъ его состоялъ въ то время изъ 3000 судовъ, въ числѣ которыхъ было до 700 кораблей большихъ размѣровъ, другіе же, умалчивая о размѣрахъ судовъ, опредѣляютъ ихъ число въ 800 кораблей. Вильгельмъ, задумавъ свой походъ, большіе суда строилъ въ портахъ Нормандіи, а суда меньшихъ размѣровъ собиралъ отъ своихъ графовъ и бароновъ. Такъ Фитцъ Осборнъ далъ ему 600 судовъ, графъ Мортайнъ 120, епископъ байесскій—100, а остальныя подарила ему байесская герцогиня Матильда.

Царствованіе Вильгельма было также благодѣтельно для Англіи. Онъ особенно заботился о развитіи торговли и усиленіи военнаго флота и издалъ первые морскіе законы.

Въ 1190 г. король Ричардъ, увлеченный общимъ рели-

гіознымъ потокомъ, принялъ участіе въ Крестовомъ походѣ. Флотъ его, подъ начальствомъ Роберта де Sabloil'я и Ричарда де Камвиля, вышелъ изъ Дармута, но, отъ неумѣнья управляться флотомъ, разстроился и принужденъ былъ зайти въ Лисабонъ чиниться. Буйство и безчинство экипажей навлекли неудовольствіе жителей, которые взяли въ плѣнъ до 700 человѣкъ и задержали флотъ до 22 августа. Освободясь отсюда, онъ дошелъ до Марселя, гдѣ опять чинился, и только 14 сентября соединился съ королемъ своимъ въ Мессинѣ. Винеславъ, описавшій этотъ походъ, говоритъ, что всѣхъ судовъ было 100 и 14 буссъ (рыбацкія суда). На большихъ судахъ было по 15 матросовъ, до 40 солдатъ и 40 лошадей и провизіи на 12 мѣсяцевъ. Командиръ имѣлъ сверхъ того до 14 человѣкъ рабовъ для содержанія чистоты на суднѣ.

Порядокъ слѣдованія судовъ былъ такой: большіе корабли съ солдатами и боевыми припасами составляли первую линію. Вторая была изъ 13 судовъ: дромоновъ и буссъ. Третья изъ 14, четвертая изъ 20, пятая изъ 30, шестая изъ 40 и седьмая изъ 6 судовъ; король со своими галерами составлялъ осьмую линію. Хотя этотъ порядокъ нарушался при каждомъ свѣжемъ вѣтрѣ, однакожъ флотъ прибылъ къ Акрѣ въ мартѣ 1194 г. и способствовалъ ея покоренію. Изъ этого краткаго перечня о развитіи британскаго судостроенія и мореходства видно, что британцы переняли систему постройки судовъ своихъ частію отъ сосѣдей, а частію отъ римлянъ во время ихъ могущества и неутомимо старались развивать свою торговлю, для которой проникли даже въ Средиземное море.

Этимъ перечнемъ заканчивается обзоръ возникновенія и развитія судостроенія и судоходства съ древнѣйшихъ временъ. Съ паденіемъ Римской имперіи, изъ ея развалинъ образовались мелкія государства, долгое время соперничавшія другъ передъ другомъ силою своихъ военныхъ и торговыхъ флотовъ и обширностью торговыхъ сношеній, какъ съ Европейскими государствами, такъ равно съ владѣніями Азіи и Африки.

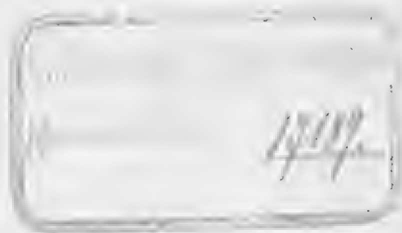
Открытіе силы магнита, изобрѣтеніе компаса принадлежитъ уже къ средневѣковой эпохѣ мореходства. Крестовые походы, начавшіяся въ эту же эпоху, много повліяли на улучшеніе постройки судовъ и развитіе мореплаванія. Обзору этой эпохи и посвящаются послѣдующія главы 2-й части.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

СУДОСТРОЕНІЕ и СУДОХОДСТВО

въ

СРЕДНІЕ ВѢКА.



I.

Мореплаваніе и судостроеніе въ средніе вѣка.—Греки, Германцы, Фризы, Ганзейскій союзъ, Марсель, Амальфи, Венеція, Генуя, Болонья, Анкона, Пиза, Флоренція.—Сарацины, Турки, Мавры.—Испанія, Португалія, Славяне, Франція, Англія.

Греція. По раздѣленіи Римской имперіи на восточную и западную, послѣдняя вскорѣ сдѣлалась добычей народовъ, по преимуществу Германскихъ. Изъ нихъ Готы, Вандалы и другіе, были опытны въ мореплаваніи. Такъ напримѣръ, Гензерихъ, завоевавъ часть сѣверной Африки и основавъ тамъ Вандало-Карѳагенское государство, пріобрѣлъ многочисленный и превосходный флотъ, съ помощью котораго господствовалъ на Средиземномъ морѣ, неоднократно опустошалъ берега Италіи и Греціи. Восточные императоры по необходимости должны были имѣть значительныя морскія силы и постоянно заботились о совершенствованіи матеріальной части флотовъ, науки мореплаванія и морской войны. При императорѣ Ѳеодосіи II, греческій флотъ былъ въ такомъ состояніи, что можно было послать на помощь западному императору Валентиніану противъ Гензериха 1100 большихъ судовъ. Левъ VI (мудрый) вооружилъ (468 г.) противъ Вандаловъ громаднѣйшій флотъ, состоявшій изъ 1130 кораблей съ 100000 экипажа; однакоже, по не опытности и не распорядительности адмирала Василиска, большая часть флота была истреблена непріятелемъ. Послѣ такого удара, морскія силы восточной имперіи уже не могли оправиться. Столь прискорбное обстоятельство не помѣшало однако-же Грекамъ считаться отличными моряками, какъ по опытности такъ и по отвагѣ. Искусное употребленіе Греческаго огня давало ихъ флотамъ возможность не рѣдко торжествовать надъ непріятелемъ; но безпрерывныя внутреннія смуты, тревожившія Грецію въ древнемъ періодѣ Греческаго государства, тревожили ее и въ средніе вѣка. Казна истощалась отъ нихъ,

народная энергія падала и восточная имперія, раздираемая кромѣ того религіозными спорами, не имѣла силы занять между морскими державами то преобладающее положеніе, которое представляли ей народная развитость и счастливое географическое положеніе. Греки правда, неоднократно торжествовали на морѣ надъ Персами, Аравитянами, Турками, Венеціанцами, Болгарами, Варяго-Руссами и проч. но въ XVI вѣкѣ, ослабѣвавшее постепенно государство рушилось подъ ударами Магомета II.

Германцы и другіе народы, жившіе по берегамъ Балтійскаго моря, въ средніе вѣка занимались большею частію морскими набѣгами съ цѣлью грабежа. Читатель отчасти уже ознакомленъ съ похожденіями Нормановъ и другихъ сѣверныхъ народовъ, сдѣлавшихся болѣе извѣстными съ начала VIII вѣка. Франція, Бельгія, Фрисландія и сѣверная Германія страдали отъ нихъ болѣе всего, что вынудило Карла великаго, вооружить флотъ для охраны сѣверо-германскихъ побережій. Ему удалось было изгнать пиратовъ изъ Нѣмецкаго моря; но вскорѣ послѣ его смерти, Норманы (820) ворвались на своихъ льдахъ въ устья большихъ рѣкъ и, проникая во внутрь государствъ, опустошали страну и грабили жителей. Набѣги эти окончились какъ извѣстно полнымъ занятіемъ сѣверной Франціи; отсюда имъ удалось проникнуть въ Средиземное море (см. Норманы), а на востокѣ завоевать страну Руссовъ.

Фризы считались самыми отважными между германскими мореплавателями. На сѣверъ они доходили до острова Исландіи, а на югъ подъ предводительствомъ Винкмара проникли до Палестины, куда послѣдовалъ и норвежскій король Сигур. Скоро, за этимъ вошли въ рядъ морскихъ державъ рейнскіе и нидерландскіе города, успѣвшіе обогатиться чрезъ торговлю и пріобрѣсть себѣ самостоятельность. Они давали подкрѣпленія императорамъ Конраду III и Фридриху I, въ крестовыхъ походахъ и много пособили при осадѣ Итоломанды. Въ 1158 г. корабли изъ Бремена, Гамбурга, Любека, проникли въ Рижскій заливъ, заходили въ Западную Двину, добрались до береговъ Швеціи и Россіи и учредили въ Псковѣ и Новгородѣ торговыя конторы.

Ганзейскій союзъ, во второй половинѣ XIII вѣка, основанъ былъ съ чисто торговой цѣлью. Въ концѣ XIV в.

въ немъ считалось 64 города. Въ этомъ числѣ были и наши Псковъ и Новгородъ; въ послѣднемъ находилась нѣмецкая контора. Главнымъ условіемъ союза было: обязанность взаимной защиты союзныхъ владѣній отъ внѣшняго врага и изъятія союзныхъ судовъ, приходившихъ въ союзныя гавани отъ пошлинъ. Такія условія, а также свойственное тому времени морское разбойничество, заставляли союзъ держать для охраны торговли и своей независимости военный флотъ, силою своею превосходившій морскія силы сѣверныхъ современныхъ державъ. Такъ, въ 1361 году, будучи предводительствуемъ бургомистромъ Витемборгомъ, онъ разорилъ Копенгагенъ и завоевалъ островъ Эландъ. Въ 1428 году, флотъ Ганзы былъ еще сильнѣе и, состоя подъ начальствомъ Гергарда-герцога Шлезвигъ Голштинскаго, простирался до 260 кораблей; иные суда были такъ велики, что помѣщали по 1200 человѣкъ экипажа. Ганза пришла въ упадокъ когда улучшились сухопутныя сообщенія, плаваніе по морямъ сдѣлались безопасны отъ разбоевъ и грабежей и когда приморскіе города перестали быть единственными владѣльцами Балтійскаго моря. Въ это время нидерландскіе города отдѣлились отъ Ганзы и, подъ мудрымъ управленіемъ герцоговъ Бургундскихъ, сдѣлались сами средоточіемъ европейской сѣверозападной торговли. Богатѣйшими торговыми городами были тогда Антверпенъ и Брюгге, а представителями старой Ганзы остались города Гамбургъ, Любекъ, Бременъ. Торговля Ганзы съ Россіей, прекратилась съ покореніемъ Іоанномъ Грознымъ Новгорода. Въ это время англичанинъ Ченслеръ, первый прошелъ чрезъ сѣверный Океанъ въ Бѣлое море и добрался до Архангельска.

Марсель. О происхожденіи Марсели было уже сказано. Въ древности Массалія процвѣтала торговлей, судостроеніе ея не уступало въ совершенствѣ судостроенію соотечественникамъ ихъ Грекамъ. Благосостояніе рушилось съ завоеваніемъ Галліи Римлянами, противу которыхъ республика пыталась защищаться, но была покорена и раззорена Юліемъ Цезаремъ, утративъ вмѣстѣ съ тѣмъ свою политическую самостоятельность, свои колоніи и богатство. Она возродилась однако послѣ паденія Римской имперіи и даже достигла нѣкотораго благосостоянія (771—814). Въ 838 году она опять была раззорена Сарацинами, а съ 1164 по 1300 годы она снова пользуется благосостояніемъ и на столько окрѣпла,

что соперничала съ другими республиками, существовавшими въ то время на Средиземномъ морѣ.

Амальфи, основанная Норманами во время набѣговъ ихъ на Средиземномъ морѣ, существовала самостоятельно около 300 лѣтъ и играла замѣтную роль въ политикѣ и морской торговлѣ, но тѣже Норманы подавили ее благосостояніе, когда распространили свое временное владычество въ Италіи.

Венеція. Болотистые острова на сѣверной оконечности Адріатическаго моря, послужившіе впослѣдствіи къ основанію города, а за тѣмъ столицы богатѣйшаго государства, заселены были первоначально выходцами съ материка, спасавшимися отъ преслѣдованія непріятеля. Кассіодоръ, описывая этихъ поселенцевъ, сравниваетъ ихъ съ морскими совами и говоритъ, что они питались одной рыбой и жили въ крайней бѣдности. Единственный предметъ ихъ торговли была соль. Во время владычества Рима, Венеція была главнымъ городомъ небольшой провинціи, занимавшій незначительный земельный участокъ. Провинція эта, пріобрѣтя самостоятельность послѣ паденія Римской имперіи, обязана временному своему величію и славѣ мудрымъ правителямъ и необыкновенной энергіи и способности къ морской торговлѣ ея жителей. Сознавая въ благоустройствѣ флотовъ главное свое могущество, Венеція устроила у себя морской арсеналъ, улучшила судостроеніе, и обратила особливое вниманіе на усовершенствованіе галеръ, какъ самыхъ сильныхъ и употребительныхъ боевыхъ судовъ того времени, измѣняя въ нихъ къ лучшему какъ конструкцію корпуса, такъ равно оснастку и вооруженіе. Для охраны своей обширной морской торговли, ею устроены были морскія станціи, а для порядка въ управленіи флотами изданы были законы, опредѣлявшіе правила снабженія судовъ командами, боевыми и хозяйственными припасами, также законы для торговаго мореплаванія. Всѣ эти мѣры скоро оказали самыя удачныя послѣдствія, чрезъ нихъ Венеція стала образцовымъ и сильнѣйшимъ государствомъ на Средиземномъ морѣ.

Въ 774 году, Венеція могла уже дать Карломану 24 галеры для осады Павіи, а съ 1095 она принимаетъ участіе въ крестовыхъ походахъ, посылая на востокъ свои флоты и войска. Въ это же время она была грозой для Мавровъ и Норманов и охраняла Далматію и Албанію отъ вторженія

Угровъ. Въ третьемъ крестовомъ походѣ, дожъ Дандоло много содѣйствовалъ взятію Константинополя. Помощь его считалась настолько важной, что Балдуинъ графъ фландрскій, избранный въ восточные императоры, уступилъ Венеціи острова на Эгейскомъ морѣ, да сама Венеція купила островъ Кандію и сдѣлалась владѣтельницей всего Архипелага. Въ XIII вѣкѣ она одерживаетъ полную побѣду на морѣ надъ Фридрихомъ Барбаруссой и распространяетъ еще болѣе свои владѣнія на Востокѣ. Въ XIV вѣкѣ она ведетъ долгую и упорную войну съ соперницей своей Генуей, съ нерѣшительнымъ успѣхомъ; въ 1428 году ей удается осилить ее и присоединить къ себѣ Тревизу, Падую, Брессану. Этотъ періодъ былъ самый блестящій для Венеціи, ей принадлежало почти все прибрежье Адріатическаго моря, острова Іоническіе, Архипелагъ, нѣкоторые участки земли на Морейскомъ полуостровѣ, острова Кандія, Кипръ; на материкѣ владѣнія ея доходили почти до истоковъ Рейна, на Югѣ до рѣки По, а на сѣверовостокѣ почти до рѣки Дравы. Торговля ея въ это же время достигла громадныхъ размѣровъ; не пренебрегая ради наживы ничѣмъ, Венеціане торговали даже невольниками. Замѣчательно, что папы, запрещая торговать христіанамъ съ невѣрными, не только не запрещали постыднаго торга рабами, но даже его поощряли.

Въ 1461 г. Венеція начинаетъ борьбу съ Турками, успѣвшими уже завладѣть Константинополемъ. На первый разъ она теряетъ островъ Негропонтъ и продолжаетъ бороться до 1477 г. Въ 1495 г. она вступаетъ въ лигу противъ Карла VIII, чѣмъ останавливаетъ завоеваніе имъ Неаполя. Почти съ этого времени начинается упадокъ Венеціи; хотя въ 1571 г. Венеціане въ соединеніи съ Испаніей одерживаютъ знаменитую побѣду надъ Турками при Лепантѣ, гдѣ послѣдніе потеряли почти весь свой флотъ, однако въ 1668 г. она теряетъ островъ Кандію, а нѣсколько позже островъ Кипръ, отнятые тѣми же Турками. Въ 1684 г. дожъ Морозини завоевалъ было Морею, но въ 1718 г. Турки отняли ее снова. Съ этого времени, можно сказать, морская дѣятельность Венеціанъ становится ничтожной. Гордая олигархія хотя также пособавила спѣси, но не ослабила ненависти Далмаціи и острововъ Іоническихъ за жестокое управленіе ими. За тѣмъ она завоевана была Бонапартомъ, а по Кампо-формійскому дого-

вору часть ее досталась Австріи, другая включена была въ составъ Цизальпинской республики (1797). Четырнадцати вѣковое существованіе Венеціанской республики рушилось окончательно. Въ 1814 г. раздробленыя части Венеціи подпадаютъ подъ власть Австріи. Не однократно и безполезно возставая противъ ея правительства, онѣ наконецъ въ 1865 г. при помощи Франціи входятъ въ составъ возрожденной Италіи.

Лепантская битва, замѣчательна въ исторіи морскихъ войнъ по громаднымъ потерямъ понесеннымъ Турками. Это было первое сраженіе между большими флотами, вооруженными артиллеріей. Читатели, полагаемъ, не безъ интересу прочтутъ ее описаніе.

Лепантъ находится на полуостровѣ Мореѣ при Лепантскомъ заливѣ. Турки осаждали его въ 1475 г., но безуспѣшно; въ 1498 г. онъ былъ взятъ султаномъ Баязетомъ.

Венеція, не переносившая усиленія Турецкаго владычества въ Европѣ, вступала въ частыя съ Турками войны; въ соединеніи съ Испаніей она атаковала Турецкій флотъ изъ 300 судовъ, стоявшій въ Лепантскомъ (Коринфскій) заливѣ на якорѣ и бывшій подъ начальствомъ Капудана-паши Муэззина-Заде-Алли. Соединенный христіанскій флотъ состоялъ изъ 250 судовъ (а по инымъ изъ 311 судовъ) съ 4856 орудіями. Силу артиллеріи у Турокъ, судя по взятымъ въ плѣнъ галерамъ, историки опредѣляютъ въ 500—600 орудій. Соединенными флотами командовалъ Донъ-Жуанъ Австрійскій. Битва была ожесточенная, упорная, кровопролитная; обѣ стороны дрались отчаянно, не уступая другъ другу въ отвагѣ. Послѣ долгаго боя, христіане взяли перевѣсъ и на голову разбили Турокъ, потерявшихъ 224 корабля частію потопленными и сгорѣвшими; изъ нихъ въ плѣнъ взято 130 судовъ и болѣе 300 орудій. Вмѣстѣ съ истребленными судами погибло до 30000 матросовъ и войска. Торжествующіе побѣдители, принудили побѣжденныхъ освободить 15000 христіанъ томившихся въ неволѣ. Соединеннымъ флотамъ также не дешево досталась побѣда, они лишились 15 галеръ и 8000 человѣкъ, павшихъ въ ожесточенной схваткѣ; за то Турція на долгое время была обезсилена въ своихъ морскихъ предпріятіяхъ.

Въ этой достопамятной битвѣ Донъ-Жуанъ, желая ободрить свое войско, сошелъ съ своей галеры въ маленькую 12 весельную шлюбку и объѣхалъ на ней весь соединенный флотъ,

построенный полудугой и состоявшій подъ отдѣльными управленіями христіанскихъ князей, убѣждая не щадить своихъ силъ, защищать до невозможнаго честь флага и призывать на помощь Бога даровать побѣду надъ невѣрными. Воодушевленіе было дѣйствительно громадное. Восьмидесяти-лѣтній Антоніо Каналь, начальникъ одной изъ венеціанскихъ эскадръ и командиръ галеры, отважно дравшейся съ непріятелемъ на лѣвомъ крылѣ флота, увидавъ, что галера капитана Агостино Барбаджіо окружена солдатами пирата Сироко и должна погибнуть, снимаетъ съ себя латы и сапоги, надѣваетъ буйволовую кожу и пеньковые башмаки чтобы не поскользнуться въ крови, вооружается длиннымъ и тяжелымъ мечемъ, который въ наше время рѣдко кому былъ бы подъ силы, направляетъ свою галеру къ галерѣ Барбаджіо, раненному смертельно, и вскакиваетъ на его галеру уже переполненную Турками. Поражая ихъ на право и на лѣво, онъ сбиваетъ ихъ съ куршеи; доходитъ до кормы и не опускаетъ меча до тѣхъ поръ, пока не очищаетъ ее отъ непріятеля. Галера Барбаджіо была выручена, но капитанъ ее не перенесъ жестокой раны и умеръ, не дождавшись торжества христіанскаго флота.

Арсеналъ венеціанскій состоялъ не изъ однихъ запасовъ оружія и военныхъ матеріаловъ. Онъ заключалъ въ себѣ доки, гдѣ производились исправленія и вооруженія военныхъ судовъ, необходимыхъ для службы республики. При надобности она брала купеческія суда и употребляла ихъ на свои нужды. Такъ напримѣръ она посылала ихъ во Фландрію, Англію и т. п.

Арсеналъ этотъ, значительно разграбленный французами при Наполеонѣ I, интересенъ, какъ музей, и въ настоящее время для исторіи флота и артиллеріи. Кажется, онъ былъ основанъ въ XII столѣтіи.

Интересующійся можетъ видѣть въ немъ модели галеръ, гальоновъ, гальясовъ и другихъ судовъ, употреблявшихся въ среднія и новѣйшія времена. Также найдетъ тамъ биремы и триремы, но не болѣе. Въ немъ же хранится бомбарда, уцѣлевшая отъ сраженія при Chioggia между Венеціей и Генуей (1379).—Это короткій цилиндръ, довольно большаго діаметра, составленный изъ кованныхъ желѣзныхъ полосъ, покрытыхъ боченочными досками, связанными желѣзомъ и веревками. Тамъ же хранятся *органы*—это орудія въ родѣ нынѣшнихъ картечницъ; въ XV—XVI столѣтіяхъ ихъ ставили

на кормѣ галеръ для усмиренія экипажа (*шиурма*) на случай если онъ бунтовался, что случалось нерѣдко, такъ какъ шиурмы составлялись изъ плѣнныхъ и каторжниковъ, которыхъ жизнь была невыносима, какъ читатель увидитъ ниже,— Между моделями старыхъ судовъ есть модель Буцентавра, галеры, на которой дожъ Венеціи вѣнчался съ моремъ. Подлѣ модели хранится, какъ святыня, кусокъ отъ настоящаго Буцентавра, сожженнаго французами. Длина Буцентавра была до 110 ф., а гребцовъ было 168 человѣкъ.

Буцентавръ была обыкновенная галера, только отдѣланная роскошно и изукрашенная золотой рѣзьбой.

Во время праздества устраивались *регаты*, т. е. гонки гребныхъ судовъ и стрѣльба въ цѣль изъ луковъ. Сенатъ особенно поощрялъ какъ то, такъ и другое. Венеціанскіе и генуэзскіе стрѣлки славились своимъ искуствомъ во всей Европѣ, а гондольеры и до сихъ поръ еще соперничаютъ другъ передъ другомъ въ силѣ гребли и понынѣ еще раздѣляются на касты; ихъ можно различить по ихъ краснымъ и синимъ шапкамъ. Въ Венеціи и въ настоящее время можно еще встрѣтить людей, хвастающихся тѣмъ, что никогда въ жизни не ѣздили на лошадяхъ. Такъ сильно еще преданіе о морскомъ могуществѣ этой знаменитой въ свое время республики.

Венеція для насъ русскихъ должна имѣть особый интересъ, если припомнимъ, что великій нашъ пріобразователь Петръ I. въ 1696 году просилъ Венеціанскій сенатъ выслать ему *добрыхъ судовыхъ мастеровъ*, которые и были отправлены по его просьбѣ и сослужили царю не малую службу. Довольный ими, царь благодарилъ сенатъ и послалъ въ Венецію русскихъ людей Скляева и Верещагина учиться кораблестроенію.

Скляевъ вышелъ отличный знатокъ своего дѣла, выстроилъ первый 54 пушечный корабль нашъ Полтаву. Многіе модели судовъ, хранящіяся въ нашемъ Петербургскомъ морскомъ музеѣ, сдѣланы Скляевымъ. Петръ I. очень любилъ Скляева, а Скляевъ любилъ покутить. Возвращаясь изъ Венеціи съ товарищемъ своимъ Верещагинымъ, они подрались въ Москвѣ съ преображенцами. Ромадановскій, разобравъ дѣло, призналъ Скляева виновнымъ, задержалъ его и приказалъ даже выпороть. Петръ I. очень сѣтовалъ на задержку и писалъ Ромодановскому скорѣе выслать его въ Воронежъ (Устряловъ).

Генуя около 200 лѣтъ находилась подъ владычествомъ Восточной Римской Имперіи и не играла ни какой замѣтной роли. Ей принадлежала однако одна изъ лучшихъ колоній въ Гераклеѣ. Слабая сама по себѣ, она дружила съ греческимъ императоромъ Михаиломъ. Развивая мало по малу свою торговую дѣятельность, она постоянно завидовала своей сосѣдкѣ Венеціи. Въ 806 г. она была уже на столько сильна, что отняла у Сарацинъ островъ Корсику и тѣмъ прекратила ихъ разбойничьи набѣги въ окрестныхъ водахъ. Впослѣдствіи она соединилась съ королемъ Кастильскимъ и графомъ Барселонскимъ и отняла у Мавровъ гг. Альмиру и Тортози (въ Испаніи). Не разъ она нападала на древній Карѳагенъ, Тунисъ, Триполи и другіе разбойничьи вертепы, въ наказаніе за ихъ пиратство и наносила имъ чувствительный вредъ. Въ половинѣ XII в., по просьбѣ папы Евгенія, она послала на помощь королю Кастильскому довольно значительный флотъ изъ 63 галеръ и 160 другихъ кораблей. Употребляя всевозможныя усилія на расширеніе своей торговли и улучшеніе судостроенія, она учредила торговыя конторы въ Левантѣ и на берегахъ Азіи и Африки. Не смотря однако же на преслѣдованія пиратства правительствомъ, сами Генуэзцы любили пограбить на морѣ и нерѣдко ихъ суда обирали своихъ соотечественниковъ и корабли Венеціанъ. Венеція, въ свою очередь, преслѣдовала генуэзскихъ пиратовъ и однажды даже захватила одного изъ ихъ отважнѣйшихъ морскихъ разбойниковъ. Этого обстоятельства было достаточно для возбужденія раздора между двумя республиками. Венеціанскій флотъ настигъ генуэсскій близъ островъ Крита (1206 г.) и разбилъ его. Обстоятельство это послужило поводомъ къ кровавой войнѣ,—войнѣ за преобладаніе. Генуя выставила 84 галеры, 30 большихъ судовъ и 130 транспортовъ, а въ 1293 г. снарядила 120 галеръ по 220 человѣкъ войска на каждой и стала угрожать Венеціи. Плодомъ такихъ военныхъ вооруженій былъ составленъ между республиками договоръ, по которому ни одинъ венеціанскій корабль въ теченіи 13 лѣтъ не долженъ плавать по Черному морю и приходить въ Константинополь. Генуя, какъ уже было сказано, дружила съ Греціей и, пользуясь ея союзомъ, пріобрѣла значительныя владѣнія на Черномъ морѣ, гдѣ основала нѣсколько колоній, долгое время пользовавшихся цвѣтущимъ состояніемъ. Остатки

этихъ колоній и до сего времени встрѣчаются въ Крыму, Азовѣ и другихъ мѣстахъ южнаго прибрежья Россіи. Генуя, въ свою очередь, также помогала императору въ упроченіи династіи. Однако же Генуэзцы, разбогатѣвшіе при содѣйствіи Греціи, скоро забыли ея услуги и не только стали пренебрегать ея дружбой, но даже начали вредить интересамъ ея прибрежныхъ жителей и тѣснить греческое рыболовство. Началась ссора и дошла до разрыва. Венеція, исконный врагъ Генуи, приняла сторону Греціи, къ нимъ присоединились Турки и въ этой распрѣ, въ концѣ концовъ, Греческій императоръ пострадъ больше всѣхъ. Въ описываемую эпоху всѣ приморскія государства стремились на перебой къ улучшенію судостроеній и замѣтному увеличенію судовыхъ размѣровъ. Генуя въ этомъ дѣлѣ была передовой націей, ея корабельные мастера соперничали съ венеціанскими судостроителями, отличавшимися также искуствомъ придавать изящныя формы своимъ судамъ, въ этомъ случаѣ достаточно предложить читателямъ рисунокъ Генуэзской каракки (ф. 64), чтобы оцѣнить искуство Генуэзцевъ. Генуя имѣла также свои законы для мореплаванія и между прочимъ законы для корсаровъ, которыхъ нельзя сравнивать съ пиратами. Корсаровъ слѣдуетъ сравнить скорѣе съ приватарами. Пираты во всѣхъ націяхъ были лишены покровительства законовъ, тогда какъ корсары и приватары, обязанные наносить вредъ враждебному государству, были защищаемы своими правительствами и даже поощряемы (см. ниже). Въ Генуѣ было много недовольныхъ правительствомъ. Значительное число ихъ было изгоняемо изъ республики. Эти политическіе изгнанники, между которыми было много людей достаточныхъ и хорошихъ фамилій, пріобрѣли (около 1323 г.) десять галеръ, вооружили ихъ какъ военныхъ крейсеровъ и безпощадно нападали на купцовъ, не разбирая были ли то ихъ соотечественники, или суда дружественныхъ націй или наконецъ враждебныхъ. Не находя добычи въ морѣ, они нападали на города и села и въ короткое время награбили добычу, цѣнившуюся въ 300000 золотыхъ флориновъ. Генуэзское правительство, опасаясь какъ за своихъ подданныхъ, такъ тѣмъ болѣе дорожа мирными отношеніями къ прочимъ державамъ, снарядило эскадру для ихъ преслѣдованія и уничтоженія. Они бросились въ Черное море и укрылись въ Синопѣ подъ защиту

тамошняго паши. Хитрый паша, узнавъ о ихъ богатствѣ, прикинулся весьма сочувствующимъ ихъ положенію; пригласилъ пиратовъ на банкетъ, и учинилъ надъ довѣрчивыми пиратами поголовное избіеніе. Спаслись только три галеры. Генуя имѣла своихъ дожей и подъ именемъ Генуэзской республики существовала до обращенія ея въ республику Лигурійскую, присоединенную потомъ къ Французской Имперіи, а въ 1815 г. она была присоединена къ Піемонту.

Разбойничанье на морѣ имѣло различные оттѣнки. Читатель найдетъ ниже особый отдѣлъ, въ которомъ будетъ изложена краткая исторія пиратства, приватирства, корсарства, крейсерства и флибустьерства.

Уже было сказано что Генуя постоянно соперничала съ Венеціей. Ея примѣру слѣдовали Болонья и Анкона. Безсильныя сами по себѣ, они соединялись въ Истріянами, возмутившимися противъ Венеціи, отказавшимися платить ей извѣстныя пошлины.

Пиза держалась довольно твердо и самостоятельно между сосѣдками; ее даже остерегались Венеція и Генуя. Отличаясь своею притворною набожностію, она между тѣмъ не очень дорожила честностью въ своихъ торговыхъ сношеніяхъ. Ближе всѣхъ она сходилась съ Палермо и около средины XI вѣка успѣшно торговала съ Сарацинами и по берегамъ Африки. Однажды подъ предлогомъ возмездія за какую-то несправедливость, она завладѣла королевской резиденціей въ Тунисѣ и удерживала за собой, пока не получила удовлетворенія. На Средиземномъ морѣ Пизанцы также вели хорошую торговлю. Въ XII вѣкѣ Пиза считала до 200000 жителей и имѣла много капитальныхъ построекъ, свидѣтельствовавшихъ о ея благосостояніи. Суда Пизанцевъ были схожи съ судами Венеціанцевъ, но, по духу того времени, они также стремились къ улучшенію судостроенія съ цѣлью имѣть боевое превосходство. Для этого на корабляхъ своихъ они устраивали высокія башни и ставили на нихъ военныя машины, которыми атаковали непріятеля съ большимъ искусствомъ и потому всегда одерживали надъ нимъ превосходство. Ихъ экспедиціи на Мавровъ на Балеарскихъ островахъ и набѣги на Корсику и Сардинію укрѣпили за Пизой военное могущество; оно было однакоже (въ 1120 г.) потрясено Сарацинами, овладѣвшими Пизой, Сардиніей и

Корсикой. Пизанцы возвратили столицу только при помощи крестоносцевъ. Торговля Пизанцевъ велась болѣе компаніями съ половиннымъ участіемъ монастырскихъ и правительственныхъ капиталовъ. На такихъ же основаніяхъ и чрезъ посредство такихъ же капиталовъ они вели торговлю въ Азіи и Африкѣ, имѣя свои учрежденія въ Тирѣ, Триполи, Антіохіи и Акрѣ; а въ 1171 г. они устроились въ Константинополѣ. Чрезъ посредство Венеціи они торговали съ Левантомъ, Адріатикой и Архипелагомъ.

Флоренція одно время также участвовала въ торговлѣ и политикѣ. Ея торговые дома были во Франціи и Англіи. Вмѣстѣ съ Ломбардцами она имѣла учрежденія въ разныхъ частяхъ Европы и держала морскія станціи въ Ломбардіи, Миланѣ, Піаченцѣ, Сіенѣ и Луккѣ (1318). Флоренція была полезна и папамъ, которымъ она передавала деньги, получаемыя для святѣйшаго престола; дѣлала выгодные для нихъ обороты, за что получила дозволеніе выгружать товары свои въ Пизѣ, но, пріобрѣтя для себя отъ Генуи портъ Лекторнъ за 1000000 флориновъ, Пиза была оставлена. Флоренція хотя и имѣла свои корабли, но выражала болѣе наклонности къ коммиссіонерской торговлѣ, чѣмъ къ судостроенію и мореходству. Первыя суда ея явились въ Александріи—и это было ея торжествомъ, ибо съ этого времени начинаются ея сношенія съ востокомъ, Испаніей, Англіей, Франціей и Фландріей. Она мечтала даже о подражаніи древнему Тиру, имѣла много банкирскихъ конторъ. Слѣдуетъ замѣтить, что богатство Флорентинцевъ ихъ не избаловало; они вообще были сдержаны и не рисковали въ предпріятіяхъ. Военный флотъ ихъ состоялъ всего изъ 15 не большихъ галеръ, содержавшихся больше для приличія.

Казалось, что все благопріятствовало благосостоянію маленькихъ республикъ, которыя мы перечислили. Но предусмотрительность ихъ рушилась подъ давленіемъ западныхъ державъ. Какъ болѣе сильныя и болѣе населенныя, они въ XV вѣкѣ вліяли на ихъ разстройство, за которымъ наступилъ совершенный ихъ упадокъ, особливо когда Англія завязала свои торговыя сношенія съ востокомъ.

Сарацины, пользуясь распаденіемъ римской Имперіи и слабостію Византіи, мало по малу овладѣли всѣмъ побережьемъ сѣверной Африки до Атлантическаго океана и мно-

гими островами Средиземнаго моря и наконецъ Константинополемъ (675 г.), не смотря на греческій огонь уже извѣстный въ то время. Сарацины были однакоже скоро изгнаны. Между 718 и 1453 годами они снова заняли Константинополь и снова были изгнаны. Однакоже 13 мѣсяцевъ ихъ пребыванія и хозяйничанья, порядкомъ разстроили торговлю; она оправилась, только благодаря мудрому правленію греческихъ императоровъ. Гиббонъ говоритъ, что при завоеваніи Крита, греческій флотъ состоялъ изъ 112 галеръ и 75 кораблей панфилъ, собранныхъ въ столицѣ, на островахъ Эгейскаго моря и въ портахъ Македоніи, Греціи и Азіи. На этомъ флотѣ находились 34000 моряковъ, 7340 солдатъ и 700 русскихъ. Въ этотъ періодъ времени, кромѣ панфилъ, встрѣчается еще названіе судовъ: дромоны. Императоръ Левъ Философъ упоминаетъ о нихъ въ наставленіяхъ своему сыну.

Турки замѣтно усиливаются съ XIII вѣка и заводятъ флотъ, сосредоточиваемый въ Смирнѣ. Въ немъ насчитываютъ до 300 судовъ разнаго рода. Здѣсь встрѣчаются названія судовъ: *карамуссалы и паландры.* Замѣчательно, что Генуя, воюя съ Венеціей, вступала въ союзъ съ турками. Наводя страхъ на Европу своими многочисленными и свирѣпыми ордами, они овладѣваютъ даже частью римскихъ провинцій и Фракіи (1360 — 1389), а въ 1453 году Константинополь окончательно подпалъ ихъ власти.

Испанія и Португалія. Во времена преобладанія на морѣ Финикіи и Карѳагена и торговли ихъ съ Британіей, западной Африкой, среднiй Азіей и берегами Средиземнаго моря, доля Испаніи была весьма незамѣтная; торговля ея начала распространяться въ то время, когда завязались сношенія ея съ Римомъ и наибольшаго значенія достигла въ первые четыре вѣка по Р. Х. Нашествіе Вандаловъ и владычество Визиготовъ подорвало ее. За тѣмъ она опять оправилась и велась успѣшно до нашествія Сарацинъ. Послѣ основанія Кордовы оживилась меркантильная торговля, но никогда не достигала до такого развитія какъ въ Итальянскихъ республикахъ. Такъ оставалась она въ Испаніи до тѣхъ поръ, пока Фердинандъ II Аррагонскій вступилъ въ бракъ съ Изабеллой Кастильской. Они возстановили въ Испаніи христіанство и дали толчокъ народному движенію. Съ начала XIV в.

королевство Аргонское завязало сношеніе съ Тунисомъ, Марокко и Варварійскими владѣніями. Около этого времени путешествіе Марко-Поло способствуетъ къ упроченію торговлы съ Азіей.

Испанцы, и въ особенности Каталонцы и Арагонцы, извѣстны были какъ смѣлые и искусные моряки; но непрерывная борьба ихъ съ Маврами много мѣшала ихъ морской дѣятельности.

Португальцамъ досталась лучшая доля; ихъ плаванія къ берегамъ Африки, начавшіеся еще до открытія новаго свѣта, имѣли большое вліяніе на развитіе идей о возможности совершать отдаленные морскіе переходы и служили несомнѣнной подготовкой къ величайшему міровому событію, осуществленному геніальнымъ Христофоромъ Колумбомъ. Около этого времени былъ изобрѣтенъ компасъ. Отважный мореплаватель избираетъ его своимъ пособникомъ и съ твердою увѣренностію въ непреложность своихъ предположеній о существованіи водянаго пути къ восточнымъ окраинамъ древняго міра, смѣло идетъ на западъ, открываетъ міръ новый, доселѣ невѣдомый, а съ нимъ и новые источники къ обогащенію. Проложенный имъ путь находитъ множество смѣльчаковъ идущихъ по его слѣдамъ; эти смѣлые плаватели совершаютъ новыя открытія и узкая до того времени морская дѣятельность начинаетъ быстро развиваться, а судостроеніе и мореплаваніе вступаютъ въ новый періодъ.

Славяне. Морская исторія этого народа начинается около VII вѣка по Р. Х. На сѣверѣ она тѣсно связана съ началомъ и развитіемъ нашего отечества, почему и входитъ въ обозрѣніе русскаго судостроенія и судоходства.

Исторія южныхъ славянъ начинается, какъ уже было сказано, съ 656 года. Поселившись по восточному берегу Адріатики, они хотя и утратили свою политическую независимость, но удержались на занятыхъ ими мѣстахъ и какъ извѣстно живутъ въ Албаніи (15000 Болгаръ), Далмаціи (44000 Сербо-хорваты) въ Истріи кромѣ Тріеста и на островахъ Квартерскихъ (до 20000).

Множество портовъ, бухтъ, заливовъ по этому побережью, дѣлаютъ его весьма удобнымъ для мореплаванія и даютъ возможность ихъ обитателямъ вознаграждать морской торговлей и промыслами безплодіе ихъ гористой почвы, почему

Славяне издревле извѣстны какъ искусные мореходцы. Константинъ Багрянородный упоминаетъ о Далматинскомъ флотѣ, состоявшемъ изъ 80 большихъ и 100 малыхъ кораблей, созданномъ для огражденія торговли отъ Пиратовъ и Сарацинъ. Пиратствомъ занимались жители Жупы, Омиссы, Полецъ. Ускоки были самые ловкіе и отважные разбойники, нападавшіе исключительно на Турокъ и Венеціанъ. Первые покорены были дожемъ Піетро Урсоло (997). Вторыхъ усмирила Венеція не раньше XII вѣка, а Ускоки были покорены императоромъ Фердинандомъ.

Морская торговля Славянъ началась въ Дубровникѣ (Рагуза). Дубровчане въ союзѣ съ Неретвянами (Жупа) отбили нападеніе Оттона, хотѣвшаго ихъ завоевать (X вѣкъ). Въ XIII вѣкѣ они подпали подъ зависимость Венеціи и флотъ ихъ пришелъ въ упадокъ, но въ началѣ XIV вѣка онъ снова оправился и расширилъ свою торговлю съ Левантомъ, Индіей и Африкой. Въ XVI вѣкѣ самостоятельная дѣятельность его нѣсколько ослабла; тѣмъ не менѣе Дубровицкіе корабли ходили въ Италію, Францію, Испанію, Англію и даже въ Америку. Дубровчане пробовали заводить сношенія съ Индіей и Персіей, но попытка не удалась. Карлъ V, нуждаясь въ сильномъ флотѣ для походовъ своихъ на Алжиръ, Тунисъ и Триполи, употребилъ на это до 300 Дубровицкихъ кораблей, которые погибли почти всѣ отъ бурь. За тѣмъ землетрясеніе 1667 года окончательно разстроило уже ослабѣвшій флотъ. Онъ нѣсколько оправился въ началѣ XIX вѣка, пользуясь нейтральнымъ правомъ перевозить товары обѣимъ воюющимъ сторонамъ; но съ уничтоженіемъ Французами Венеціанской нареспублики (1806) и это право было уничтожено. Въ настоящее время Дубровицкое мореходство снова поднимается, благодаря двумъ судоходнымъ обществамъ Дубровицкому и Пелешцкому, имѣющимъ до 100 большихъ кораблай, совершающихъ дальнія плаванія.

Рагуза въ первые времена своего существованія была свободной республикой, корабли ее имѣли свой флагъ бѣлаго цвѣта съ надписью libertas, но самостоятельность ея не была постоянна; она то подпадала подъ власть Венеціи, то Турокъ, то Венгерцевъ и наконецъ Австріи. Будучи католиками, Рагузцы въ войну нашу съ Французами (1806) вооружились противу насъ, за что были жестоко наказаны Черногорцами.

Бока Которская и острова Квартерскіе имѣютъ также свои корабли, но надо замѣтить, что Славяне давно уже не самостоятельны и, находясь нынѣ въ полной зависимости отъ Австріи, доставляютъ ей богатый матеріалъ для комплектованія своего военнаго флота. Лучшіе шкипера, штурманы, матросы на торговомъ флотѣ считаются Дубровичане.

Франція. Освободясь изъ подъ власти Рима,—Франція долгое время страдала отъ внутреннихъ неурядицъ и отъ внѣшнихъ враговъ. Нашествіе Нормановъ, занятіе ими всего сѣвернаго берега, набѣги ихъ во внутреннія ея провинціи можно считать самымъ бѣдственнымъ для нее періодомъ. За тѣмъ, безпрерывныя и ожесточенныя войны съ Англіей не давали ей возможности ни укрѣпиться на морѣ, ни тѣмъ болѣе развить свое мореплаваніе. Когда Лудовикъ IX собирался въ первый крестовый походъ, онъ не имѣлъ ни одного порта на Средиземномъ морѣ, ибо Марсель принадлежалъ брату его графу Прованскому. По сему онъ нашелся вынужденнымъ купить у монаховъ Псальмодійскаго аббатства небольшой городокъ Aigues-Mortes, расположенный на озерѣ соединявшемся каналомъ съ Средиземнымъ моремъ, откуда и отправился на востокъ на нефѣ (см. это). До крестовыхъ походовъ Франція не имѣла даже порядочныхъ дорогъ; только толчекъ, данный этимъ религіознымъ движеніемъ, отразился благопріятно и на внѣшней ея торговлѣ. Пути сообщенія начались улучшаться, а купцы большихъ городовъ вступили во взаимныя сношенія; торговые люди Ліона, Авиньона, Марсели дважды въ годъ отправлялись въ Александрію, откуда вывозили восточныя произведенія и разсылали по Франціи. Бордо началъ торговать винами съ Англіей и Фландріей. Изъ Лангедона вывозилось оружіе, изъ Корду—кожи и ковры, а байонскіе и біарицкіе моряки начали заниматься китоловнымъ промысломъ. Въ Парижѣ основалось торговое товарищество для сбыта товаровъ, доставлявшихся водяными путями. Въ царствованіе Филиппа IV Красиваго, французскій флотъ былъ уже на столько силенъ, что во время войны съ Англіей (1296) сдѣлалъ набѣгъ на Дувръ и его разграбилъ. Въ войну между Англіей и Франціей при Филиппѣ VI и Эдуардѣ III за обладаніе Фландріей (1337), французскій флотъ сразился съ англійскимъ и по неопытности командировъ и адмирала потерпѣлъ пораженіе при

Эклюзѣ (1340). У Французовъ было до 400
нихъ 120 большихъ кораблей, построенныхъ
Эдуардъ III лично командовалъ флотомъ изъ 26
Французы потеряли до 30000 человѣкъ и до 200
взятыхъ въ плѣнъ, Англичане считаютъ свою поте
4000 человѣкъ. Это пораженіе стоило Французамъ Кале,
вавшееся во власти Англичанъ болѣе 200 лѣтъ. При
ролѣ Іоаннѣ, Франція утратила Нормандію и почти
устья судоходныхъ рѣкъ достались Англичанамъ. При Ка
V дѣла нѣсколько поправились, Французы взяли у Англ
чанъ Ларошель (1372), а при Карлѣ VII возвращены бы
Нормандія (1449) и Бордо (1451). Открытіе Америки н
имѣло сначала ни какого вліянія ни на мореплаваніе, ни н
торговлю во Франціи. Она занята была своими внутренними политическими и религіозными движеніями. Только со временъ Франциска I можно считать ее морской державой. Это время относится уже къ новѣйшему періоду мореходства.

Англія. Альфредъ (871) былъ первый правитель Англіи, обратившій вниманіе на созданіе флота для противудѣйствія Датчанамъ. Онъ построилъ для флота своего галеры отъ 40 до 60 веселъ на каждой сторонѣ, превосходившія величиной и быстротой суда Датчанъ. Цѣль Альфреда при введеніи галеръ состояла въ томъ, чтобы имѣть возможность помѣстить на нихъ наибольшее количество войска и удобнѣе защищать свои берега. Преемники Альфреда продолжали поддерживать ту же систему, не покидая однакоже постройку парусныхъ судовъ и даже старались ее поддерживать въ коммерческомъ флотѣ, для чего, въ поощреніе выдавали право на почетъ тѣмъ судовладѣльцамъ, которые перейдутъ на своемъ суднѣ чрезъ *широкое море* не менѣе трехъ разъ. Здѣсь кстати замѣтить, что употребленіе парусныхъ судовъ было болѣе распространено у сѣверныхъ народовъ, чѣмъ у средиземныхъ и что этой системы преимущественно придерживались Датчане и Норвежцы. На сѣверѣ невольничества не было, почему не могло быть и избытка въ даровой силѣ для управленія веслами. Парусныя суда были поэтому выгоднѣе для торговли,—они не требовали такого большаго количества людей, какъ гребныя.

Флотъ Вильгельма Завоевателя при покореніи Англіи (1066) состоялъ, по указанію однихъ, изъ 900 судовъ, а

изъ 3000; но суда эти были, какъ видно, нич- размѣровъ, ибо вмѣщали не болѣе 66 человѣкъ. Львиное сердце, идя въ крестовый походъ, имѣлъ 38 галеръ, остальныя суда были парусныя; изъ нихъ были большихъ размѣровъ. По покореніи же Кипра, ю флотѣ считалось 254 большихъ кораблей и 60 гальо-, частью нанятыхъ, а частью взятыхъ въ плѣнъ.

Дѣйствительное начало существованія короннаго флота въ глін слѣдуетъ отнести къ царствованію Эдуарда III. При мъ считалось даже 25 собственно королевскихъ кораблей, на нихъ всего 419 матросовъ, употреблявшихся имъ для оенныхъ цѣлей; корабли эти, какъ видно, были весьма небольшихъ размѣровъ, конечно о 17 человѣкахъ, приходившихся на каждый, слѣдуетъ понимать, что они составляли экипажъ, обязанный спеціально управлять парусами, не считая солдатъ, и что число это, при не сложной парусности того времени, было достаточно, тѣмъ болѣе, что оснастка состояла изъ однихъ мачтъ, даже безъ бушприта. На основаніи такихъ свѣдѣній, слѣдуетъ полагать, что флотъ Эдуарда III въ Эклюзскомъ сраженіи (см. Франція, 1340), состоявшій изъ 260 парусныхъ судовъ, по обычаю того времени, былъ составленъ больше изъ купеческихъ кораблей, выставленныхъ приморскими городами. Въ 1344 г. Эдуардомъ собрано было 710 кораблей съ 14150 матросами, принимавшими участіе въ осадѣ Кале, при чемъ, какъ свидѣтельствуютъ нѣкоторые писатели, на этомъ флотѣ были пушки (см. артиллерія). Портсмутъ, какъ военный портъ, былъ созданъ королемъ Жономъ. Короли того времени имѣли собственные свои флоты, которые со времени Эдуарда употреблялись ими и для государственныхъ цѣлей. У короля Генриха V было 6 большихъ кораблей, 11 караккъ, 9 баржъ, 19 баленеровъ и 6 разныхъ судовъ (1417).

Около этого времени величину судовъ начали измѣрять по числу тонновъ (бочекъ, butts, tonne, tonneau) груза, поднимаемаго судномъ.

По смерти Генриха V, флотъ его пришелъ въ совершенный упадокъ и всѣ королевскіе корабли были проданы частнымъ лицамъ, подъ условіемъ не перепродавать ихъ иностранцамъ (1423). Только въ 1443 г. парламентъ обратилъ серьезное вниманіе на флотъ, какъ на могущественное

средство для защиты государства, вслѣдствіе чего приказано было, чтобы 8 кораблей съ *форкастелемъ* и 150 чел. экипажа находились постоянно въ морѣ съ февраля до ноября. При каждомъ кораблѣ была баржа съ 80 чел., баленеръ съ 40 чел. и 4 спинасы съ 25 чел. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что внутреннія войны, терзавшія Англію въ XV в., имѣли большое вліяніе на развитіе ея военнаго и коммерческаго флотовъ. Ни тотъ, ни другой не имѣли морскаго значенія, не смотря на громадный толчекъ, данный всѣмъ флотамъ другихъ государствъ открытіемъ Америки. Порядокъ началъ возстановляться только съ воцареніемъ Генриха II, но этотъ періодъ принадлежитъ уже къ новѣйшей эпохѣ, о чемъ и будетъ сказано ниже.

Слѣдующія двѣ главы посвящаются исключительно описанію судовъ, употреблявшихся въ средніе вѣка.

II.

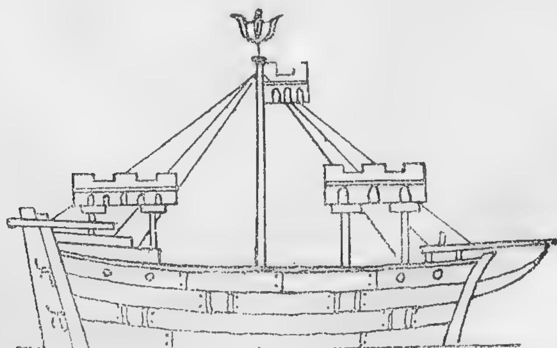
Судостроеніе и судоходство въ средніе вѣка.—Длинныя суда: дромоны, памфилы, галеры.—Галера Буцентавръ.—Гондолы.—Галера Фаусто.—Галеасы.—Гаты или Каты.—Шеланды.—Гиппагоги.—Шеланды-памфилы.—Уксеры.—Рамберги.—Гальоты.—Пипасы.—Бригантины.—Кастаделлы.—Фелуки.—Фрегаты.—Флейты.—Фюсты.—Баркалоны.—Турецкія суда: галеры.—Галеасы.—Гальоты.—Бригантины.—Саэтты.—Мавританскія уксеры.—Турецкія: фелуки, фюсты, саики, каики, кочермы.—Шіурма (галерный экипажъ).—Жизнь галерниковъ, описаніе очевидца.—Галерные капитаны, ихъ значеніе на галерѣ, ихъ напыщенность.—Капитанскій смотръ галерѣ.—Украшенія.—Флаги, гвидоны, щегольство ими, ихъ значеніе.

Длинныя суда. Суда, употреблявшіяся въ позднѣйшій періодъ древности и въ первое тысячелѣтіе христіанства, раздѣлялись также какъ и въ древніе времена на суда длинныя и короткія.

Первыя строились исключительно для военныхъ цѣлей, вторыя для торговли, перевозки войска и военныхъ грузовъ, а при надобности ихъ приспособляли и для боя наравнѣ съ длинными судами. Тѣ и другія, оставаясь по прежнему гребными и парусными судами, совершенствовались весьма медленно въ морскихъ своихъ качествахъ и въ различныя эпохи появлялись подъ различными названіями, вслѣдствіе тѣхъ измѣненій во внѣшности, которыя въ длинныхъ судахъ имѣли цѣлью усилить средства для атаки непріятеля и защиты войска и гребцовъ отъ непріятельскихъ стрѣлъ, копій и снарядовъ, бросавшихся метательными машинами. Главная забота судостроителей, повидимому, состояла въ увеличеніи размѣровъ судовъ, что въ особенности замѣтно со времени крестовыхъ походовъ, требовавшихъ перевозки большихъ грузовъ; но съ увеличеніемъ размѣровъ росло и затрудненіе въ увеличеніи движущей силы для управленія веслами, достигавшими до громадныхъ размѣровъ. Это послѣднее об-

стоятельство послужило поводомъ къ замѣнѣ веселъ парусами и къ не долгому сравнительно существованію гребныхъ судовъ наибольшихъ размѣровъ, съ большимъ числомъ веселъ въ нѣсколько рядовъ. Гребныя (длинныя) суда этого періода назывались дромонами, панфилами, галерами, галеасами, галеями, гаттами, шеландами, пинассами, бригантинами и многими другими.

Дромоны были старѣйшими изъ всѣхъ этихъ судовъ; онѣ составляютъ какъ бы переходъ отъ либурнъ. За ними встрѣчаются панфилы, далѣе галеры съ ея видоизмѣненіями и потомъ уже остальныя. Какое государство ввело у себя первые дромоны— неизвѣстно. Названіе это встрѣчается первый разъ у Cochleus'а, въ его жизнеописаніи Теодорика короля Остроготфовъ (около 540 г. по Р. Х.). Онъ говоритъ, что дромоны были военные и грузовые. Въ слѣдующемъ столѣтіи, Императоръ Маврикій въ своемъ „*военномъ искуствѣ*“ упоминаетъ о дромонахъ какъ о судахъ легкихъ, исключительно годныхъ для сраженій. Императоръ Левъ Философъ (IX вѣкъ) дѣлаетъ о дромонахъ нѣсколько болѣе точныхъ указаній, дающихъ возможность опредѣлить ихъ размѣры. Наконецъ Матье Пари и Гальфридъ Винеславъ, описывая походъ короля Ричарда къ острову Кипру (1191 г.), говорятъ объ огромномъ дромонѣ принадлежавшемъ Сарацинамъ, атакованномъ Ричардомъ и потопленнымъ. Приводимый здѣсь рисунокъ дромона (фиг. 30), взятый съ печати города Дамъ, составляетъ вѣроятно позднѣйшій періодъ ихъ существованія, что можно заключить по рулю, замѣнявшему древнія короткія весла.



Фиг. 30.

По всѣмъ этимъ даннымъ видно, что дромоны употреблялись въ сѣверныхъ и южныхъ моряхъ, вѣроятно исключительно за ихъ легкость и быстроту и считались лучшими боевыми судами. Г. Жаль полагаетъ однакоже, что первоначально они введены были Греками.

По описанію Льва Философа, самые большіе военные дромоны въ его время были тоже, что, во времена болѣе отдаленныя для военнаго флота—триремы. Онъ же сообщаетъ, „что хорошій дромонъ долженъ быть длиненъ, соразмѣрно широкъ и имѣть два ряда веселъ, расположенныхъ одинъ надъ другимъ. Въ каждомъ ряду должно быть не менѣе 25 банокъ со стороны, а съ обоихъ 50. Число солдатъ, которые въ то же время и гребцы, должно быть 100 человѣкъ. Изъ этого слѣдуетъ, что дромоны были усовершенствованныя биремы, имѣвшія двѣ палубы: одну открытую или верхнюю, а другую ниже, — закрытую. „Стѣны (борта) не должны быть ни очень толсты, ни очень тонки, ибо въ первомъ случаѣ дромонды будутъ тяжелы на ходу, а во второмъ легко пробиваемы при ударахъ.“ (Левъ). Теодорикъ, давая приказаніе префекту Абундантіусу построить 1000 дромоновъ для Италіанскаго королевства, указываетъ на породы деревъ, изъ которыхъ слѣдуетъ приготовить шпангоуты, обшивку, палубы, мачты и опредѣляетъ качество парусины для парусовъ. При такихъ условіяхъ, говоритъ восторженный король, „наши дромоны быстротою своею превзойдутъ самыхъ птицъ!“

И такъ, всѣ эти данныя заставляютъ заключить, что дромоны были суда быстроходящія, поворотливыя, носили паруса, имѣли два ряда веселъ и если судить по рисунку—то были довольно высоки отъ воды, имѣли высокій бортъ, защищавшій гребцовъ и войско и боевые башни на носу и кормѣ, подобно башнямъ на судахъ болѣе древней эпохи. Что же касается до ихъ длины, то принявъ во вниманіе общее правило, что разстояніе между банками должно быть отъ 3 до 4 футъ, пространство для веселъ должно было занимать до 100 ф., да для кормы и носа вмѣстѣ слѣдуетъ прибавить 30 или 35 ф., что взятое вмѣстѣ составитъ длину дромона до 135 ф. Нѣкоторыя данныя указываютъ, что дромоны строились и большихъ размѣровъ. Число экипажа по указаніямъ Константина Багрянороднаго состояло изъ 300 чело-

вѣкъ; изъ нихъ 70 собственно солдатъ, а остальные 230 человѣкъ служили гребцами, способными однако же драться, если бы то потребовалось. Существованіе дромоновъ было довольно продолжительное; еще въ XIV вѣкѣ у Венеціанъ было два дромона; позднѣе же они не встрѣчаются.

Памфилы. О нихъ упоминаетъ также въ своихъ наставленіяхъ сыну императоръ Левъ VI. По его словамъ: „они составляли родъ дромоновъ.“ Левъ, въ своихъ совѣтахъ сыну, говоритъ „если ему случится командовать флотомъ, то чтобы для себя выбралъ дромонъ изъ разряда памфилъ.“

При сынѣ его, Константинѣ Багрянородномъ, въ Греческомъ флотѣ считалось 40 памфилъ; изъ нихъ 20 имѣли по 160 челов. экипажа, а на другихъ 20-ти по 130 чел. Изъ документовъ современныхъ Константину видно, что памфилы строились и меньшихъ размѣровъ. Болѣе точныхъ свѣдѣній о памфилахъ не имѣется; по этимъ же отрывкамъ можно только предположить, что хотя они были меньше дромоновъ, но имѣли также по два ряда веселъ. Можно также предположить, что суда этого рода были легки на ходу и поворотливы, почему и признавались удобными для употребленія въ военныхъ операціяхъ. Также можно допустить, что рангоутъ и оснастка памфилъ походили на вооруженіе и оснастку дромоновъ. О памфилахъ встрѣчаются еще свѣдѣнія въ XIII вѣкѣ въ исторіи Генуи, въ числѣ военныхъ судовъ ея флота. Въ концѣ XIII вѣка, Генуэзцы употребляли памфилы только какъ суда транспортивныя при галерахъ, составлявшихъ тогда главную боевую силу. Такъ, отправляя флотъ свой противъ Пизанцевъ, они при галерахъ послали *корабли* и 8 памфилъ. Нѣтъ сомнѣнія, что памфилы, о которыхъ упоминаетъ Левъ Философъ и восхваляетъ ихъ хорошія качества, употреблялись во всѣхъ современныхъ флотахъ.

Галеры. Изъ разныхъ гребныхъ судовъ, употреблявшихся въ военныхъ флотахъ всѣхъ націй, самое совершенное было галера. Переходя изъ вѣка въ вѣкъ, она подвергалась различнымъ измѣненіямъ и улучшеніямъ и долгое время служила, какъ единственное боевое судно. Галеры употреблялись еще во второй половинѣ прошлаго столѣтія въ русскомъ и шведскомъ флотахъ. Выродившійся типъ галеръ— канонирскія лодки строились нами даже въ войну 1853—56 годовъ и теперь еще употребляются въ Швеціи и Норвегіи.

Венеція, нѣкогда владычица на Средиземномъ морѣ, болѣе всѣхъ трудилась надъ улучшеніемъ свойства галеръ; архивы ея морскаго управленія сохраняютъ самые любопытные матеріалы, какъ для постройки галеръ, такъ и для снабженія ихъ всѣмъ необходимымъ для боевой службы.

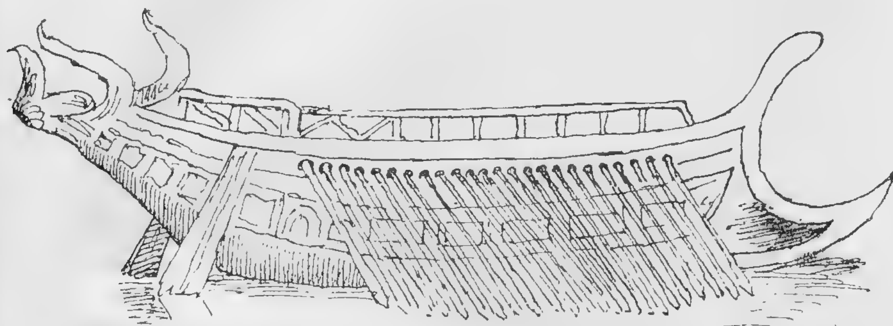
Надъ происхожденіемъ слова Galée трудились многіе антикваріи. Нѣкоторые производятъ его отъ шлема (Galea), которымъ въ древности украшали иногда носовыя фигуры триремъ; но оно не было слѣдовательно всеобщимъ. Филиппъ Пигафетъ, кажется, ближе другихъ подходитъ къ истинѣ: онъ говоритъ, что слово ταχαία, встрѣчающееся въ тактикѣ Льва Философа, было производное отъ ταχώτης, принадлежащее одной породѣ рыбъ, называемой Итальянцами spada, т. е. шпага, эспадронъ (рыба мечъ), такъ какъ остроконечный носъ галеръ (ф. 35, 41, 43), употреблявшихся въ средніе вѣка и замѣнившій древніе тараны, имѣетъ сходство съ передней частью туловища этой рыбы.

Какъ бы то ни было, но въ IX вѣкѣ существовалъ родъ судовъ, называвшійся ταχαία. Левъ Философъ сравниваетъ ихъ съ дромонами и говоритъ, что онѣ были удобоповоротливы и легки на ходу, и потому способны на всѣ порученія, требовавшія скорости и ловкости.

Ни одинъ изъ древнихъ писателей не оставилъ никакихъ точныхъ свѣдѣній, по которымъ можно было сказать, что галеры древнихъ Грековъ, Римлянъ и другихъ народовъ, имѣвшихъ военные флоты, походили бы на галеры среднихъ вѣковъ. Можно только сказать, что *суда длинныя*, были суда военныя; судить о ихъ внѣшней конструкціи можно только по фрескамъ и барельефамъ и, зная, что средневѣковыя галеры были суда, имѣвшія одинъ рядъ веселъ, подобрать подходящіе имъ типы, дошедшіе до нашихъ дней въ весьма ограниченномъ числѣ.

О самомъ древнемъ изъ такихъ изображеній говорено въ началѣ книги при разсмотрѣніи египетскихъ судовъ. Какъ оно ни не совершенно, однакоже, глядя на него можно сказать, что средневѣковая галера сохранила много сходства со своей прародительницей. Болѣе близкое сходство можно видѣть въ древней униремѣ (фиг. 14). Изображеніе на могилѣ, найденной въ Пуццолло, имѣетъ еще болѣе поразительное

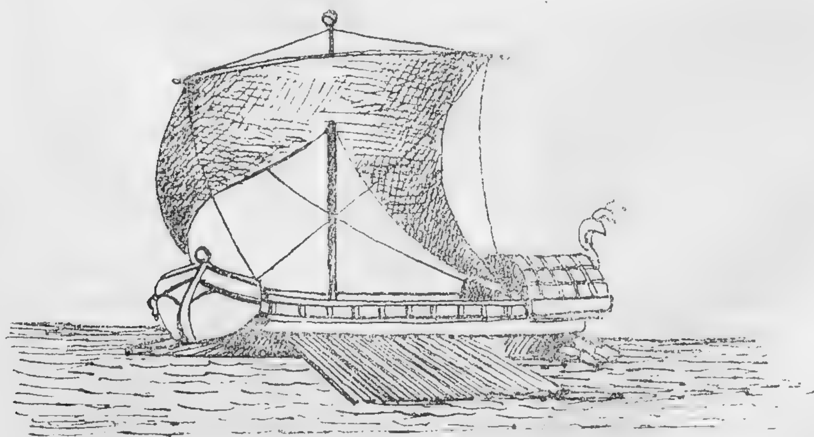
сходство съ галерами XV и XVI вѣковъ, въ особенности по числу веселъ (фиг. 31).



Фиг. 31.

По всему видно, что художникъ желалъ этимъ изображеніемъ передать съ возможною точностію видѣнную имъ галеру, довольно удачно изобразивъ ея конструкцію отъ верхняго борта до киля. Внѣшнія украшенія переданы ими очень отчетливо.

На стѣнахъ Помпеи находится также изображеніе галеры, хотя грубо отдѣланное, но внѣшній видъ (фиг. 32) ея весьма мало различествуетъ отъ средневѣковыхъ галеръ, строившихся уже по извѣстнымъ утвержденнымъ тогда правиламъ,

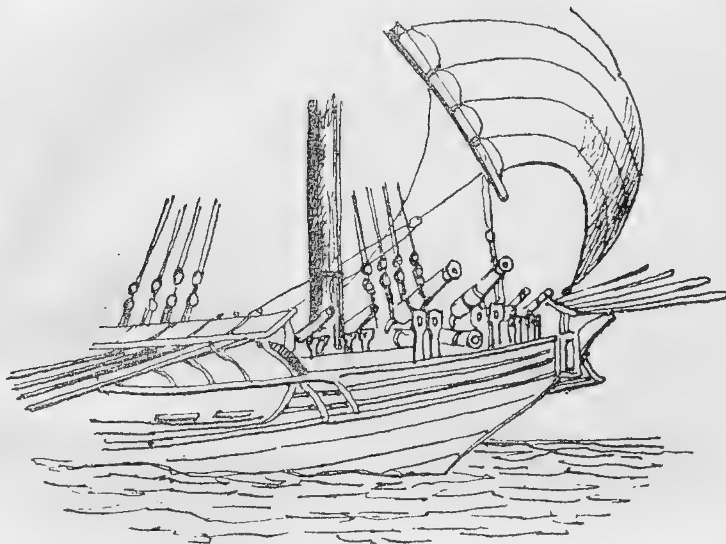


Фиг. 32.

составленнымъ, въ свою очередь, безъ сомнѣнія, изъ предшествовавшихъ опытовъ и практическихъ указаній. И такъ, галеры составляютъ разрядъ судовъ, употреблявшихся всѣми народами Средиземнаго моря съ древнѣйшихъ временъ, только подъ другими названіями. Онѣ обязаны своему продолжительному существованію своимъ отличнымъ качествамъ, почему на нихъ и обращалось больше вниманія; ихъ старались отдѣлывать не только съ изяществомъ, но даже съ роскошью. Документы, сохранившіеся отъ среднихъ вѣковъ, показываютъ, что Генуэзцы, Венеціане, Византійскіе Греки, Марсельцы, Каталонцы, Англичане, старались прибавлять такія качества въ конструкціяхъ, которыя, увеличивая скорость хода, вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивали бы ихъ прочность и боевую силу, для чего ставили на нихъ боевыя машины, приспособляя ихъ къ возможно быстрому дѣйствію. Длина галеръ доходила до 7, $7^1/_2$ и даже до 8 ширинъ и болѣе. Дожъ Марино Санутто предлагалъ папѣ Іоанну XXII строить галеры въ 130 ф. длины, 16.9 ф. ширины, при высотѣ отъ киля до палубы 8 ф. Галеры были палубныя, на палубахъ устраивались скамьи (банки) для гребцовъ. По срединѣ палубы, вдоль всего судна оставлялся проходъ въ 2 ф. шириной для сообщенія кормы съ носомъ. На немъ помѣщались обыкновенно лица, обязанныя наблюдать за гребцами и правильной греблей и возбуждать въ нихъ энергію.

Главнымъ орудіемъ для нанесенія вреда непріятелю были *тараны*; о нихъ уже было упоминаемо. Тараны употреблялись долгое время и утратили свое значеніе не ранѣе, какъ съ усовершенствованіемъ артиллеріи. Тогда ихъ стали дѣлать иначе и давать болѣе красивыя формы, отчасти украшавшія носовую оконечность галеръ, но болѣе служившія для растягиванія передняго паруса, почему ихъ стали помѣщать не на линіи погруженія галеръ, а на продолженіи верхней палубы (ф. 33, 41, 43).

Во время абордажныхъ свалокъ, такіе тараны составляли удобное средство для перехода на непріятельскія суда. Для прочности ихъ оковывали по краямъ полосовымъ желѣзомъ. Прилагаемое изображеніе головы древняго тарана (ф. 34) снято съ оригинала, поднятаго со дна венеціанскихъ лагуновъ и хранящагося въ венеціанскомъ арсеналѣ,—голова эта изъ литой бронзы.



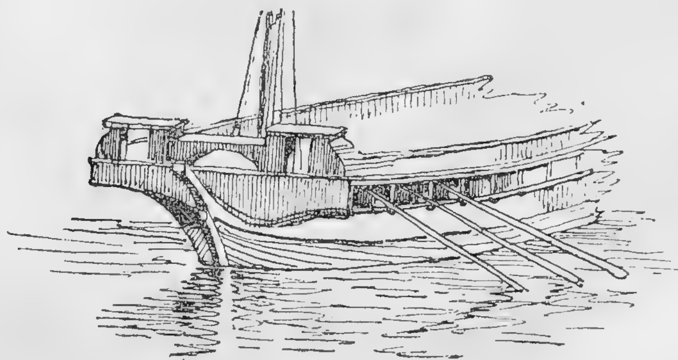
Фиг. 33.

Съ XVI в., когда артиллерія была достаточно усовершенствована, носовыя оконечности галеръ приняли слѣдующую форму (ф. 35).



Фиг. 34.

Ее передалъ Доминикъ Тинторетто на своей картинѣ „осада Константинополя Дожемъ Дандолло“, хранящейся въ Венеціи, въ залѣ Дожей. Такіе удлиненные носы упо-

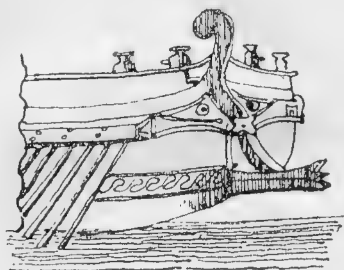


Фиг. 35.

треблялись и на другихъ судахъ, скорѣе по традиціи, чѣмъ для пользы и составляли какъ бы рутинное наслѣдство, перешедшее къ намъ отъ древнихъ Грековъ и Римлянъ. Калабрійскія шебеки (ф. 36) украшались такими же носами и сверхъ того на носахъ рисовались глаза, которые можно встрѣтить и въ настоящее время. Глаза изображались и на галерахъ по сторонамъ форъ-штевней (ф. 37).

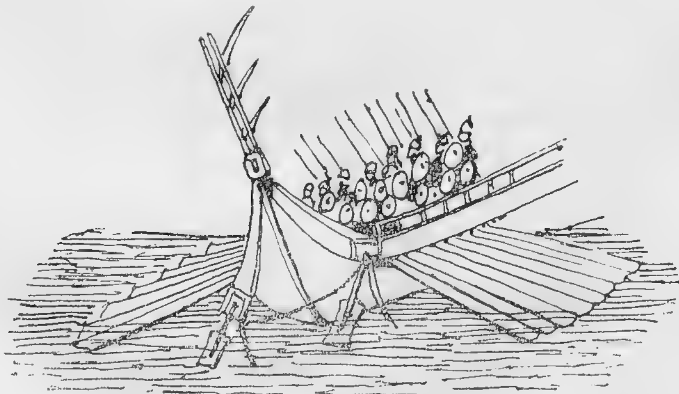


Фиг. 36.



Фиг. 37.

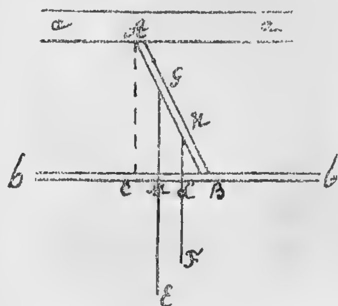
Привѣски рулевыхъ веселъ по времени также измѣнилась; онѣ не прицѣплялись болѣе съ боковъ, а выпускались, какъ видно изъ прилагаемаго рисунка (ф. 38), изъ нарочно устроенныхъ въ кормахъ гнѣздъ. Это изображеніе найдено на одномъ изъ фресковъ Помпеи.



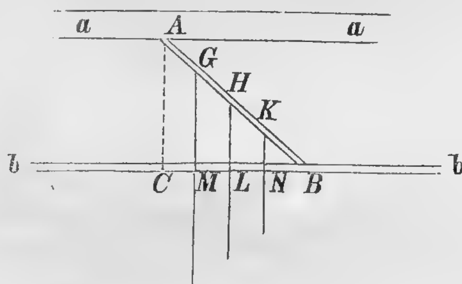
Фиг. 38.

Такіе рули употреблялись еще въ XVI в., но съ этого столѣтія, по свидѣтельству Піетро Лоретти, рули на галерахъ стали подвѣшивать на крючьяхъ позади кормы.

Самый затруднительный и до сихъ поръ еще не разрѣшенный вопросъ о конструкціи древнихъ галеръ, состоитъ въ расположеніи веселъ на галерахъ, биремахъ, триремахъ и проч. при томъ условіи, что ряды веселъ располагались одинъ надъ другимъ, о чемъ уже было отчасти сказано. Такая система существовала почти до XVI вѣка и замѣнена другой, хотя менѣе сложной, но также не удобной. Въ этомъ столѣтіи начали располагать весла въ одинъ рядъ, размѣщая ихъ по 2, 3, 4 и 5 на одной банкѣ; для чего эти послѣднія устраивали не перпендикулярно килю, а болѣе или менѣе наклонно, увеличивая уголъ уклона при увеличеніи числа веселъ. Фиг. 39 и 40.



Фиг. 39.

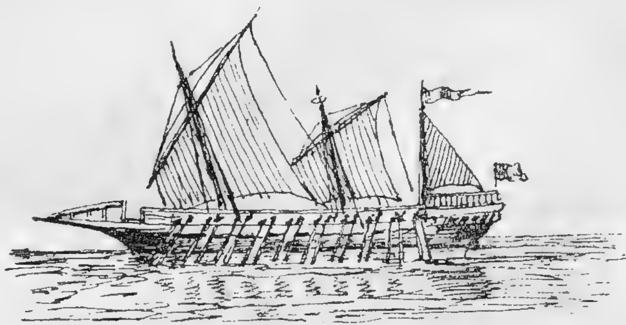


Фиг. 40.

Такъ напримѣръ: два эти чертежа (фиг. 39 и 40) представляютъ расположеніе для двухъ и трехъ веселъ на банкѣ: Аа направленіе киля отъ кормы къ носу, АВ—банки bb—постицы, углы САВ — углы наклоненія банокъ къ килю, G, H, K, мѣста для гребцовъ, а GM, HL, GM, HL, KN суть весла,—L, M, N—мѣста для уключинъ или строповъ, охватывающихъ весла. Впрочемъ съ XVI столѣтія банки даже и для галеръ въ одинъ рядъ веселъ имѣли небольшой уклонъ къ направленію киля. При двухъ веслахъ СВ имѣла 3 ф., а при трехъ—5 фут. разстоянія между гребцами GH и HK были въ 3 ф. Длина веселъ при двухъ веслахъ на банкѣ была для GE 20 ф. 9 дюйм.; изъ нихъ до $6^1/_2$ ф. полагалось на валекъ GM, а для HF длина была 12 ф., при чемъ на валекъ полагалось до 9 ф.—9 дюйм. для трехъ весель-

ныхъ; самое длинное весло было до 20 ф. 9 д., среднее въ 15 ф., а малое въ $9^{1}/_{2}$ ф.

По свидѣтельству капитана венеціанскаго галернаго флота Пантеро-Пантера, Венеція предпочитала строить галеры въ три весла на банкѣ. Такія галеры назывались *галера-зензиль;* а изъ шведскихъ документовъ видно, что король Густавъ I (1540 г.) строилъ галеры по 4 весла на банкѣ и для сооруженія ихъ вызывалъ мастеровъ изъ Венеціи. Для болѣе нагляднаго объясненія распредѣленія веселъ на галерахъ-зензиляхъ помѣщается здѣсь рисунокъ двурядной зензили, находящейся на картинѣ Піетро-Лоратти (XIV в.) во Флоренціи. Фиг. 41.



Фиг. 41.

Галеры зензили имѣли по одному гребцу на веслѣ и выведены изъ употребленія въ концѣ XVI в. вѣроятно потому, что одному гребцу было весьма трудно ворочать весло почти 21 ф., т. е. около трехъ сажень, да и самое размѣщеніе нѣсколькихъ веселъ на банкахъ было также неудобно. Ихъ замѣнили галерами съ однимъ рядомъ веселъ, которыя въ свою очередь стали дѣлать на столько длинными, что для управленія ими потребовалось сажать по 3, 4, 5 и даже 7 человѣкъ на каждое; вальки наполнялись какъ и прежде свинцомъ для сохраненія равновѣсія между имъ и лопастью. Къ валькамъ придѣлывались деревянныя скобы по числу гребцовъ. Фиг. 42. Длина такихъ веселъ доходила до 40—50 ф.; изъ нихъ 10—13 фут. была надъ палубой, а 30—37 фут. надъ водою, самыя же весла опирались не на борта галеръ, а на наружные выступы, устроенные вдоль бортовъ,

гдѣ и дѣлались уключины. Такіе выступы назывались *постицы*.



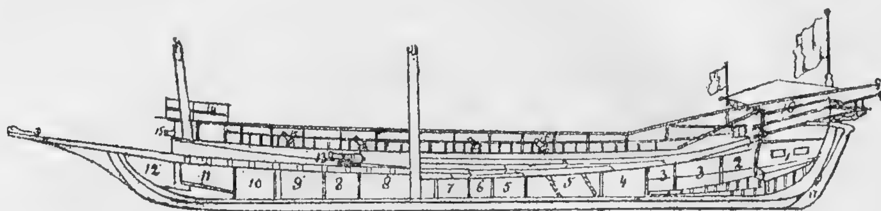
Фиг. 42.

Банки для гребцовъ устраивались, какъ уже сказано, подъ нѣкоторымъ угломъ къ килю и были шириною въ 1 и $1^1/_2$ фута, а разстояніе между банками было до 4 фут. Ноги гребцовъ опирались на брусья въ родѣ скамѣекъ, возвышавшихся надъ палубой около фута, для того, чтобы предостеречь ноги гребцовъ отъ мокроты, ибо въ свѣжій вѣтеръ вода, попадая на палубу, стекала къ бортамъ, такъ какъ палуба въ срединѣ имѣла нѣкоторое возвышеніе. Къ этимъ брусьямъ приковывали гребцовъ одной ногой, о чемъ будетъ сказано ниже. По бортамъ между банокъ устраивались рундуки, на которыхъ команда спала и отдыхала въ свободное время. Ширина этихъ рундуковъ доходила до 2-хъ футовъ. Надъ палубой растилался тентъ для предохраненія гребцовъ отъ солнечныхъ лучей и дождя, когда это было удобно.

Прилагаемый здѣсь продольный разрядъ галеры (фиг. 43) дастъ достаточное понятіе о внутреннемъ размѣщеніи на этихъ судахъ: 1) Каюта капитана, 2) залъ совѣта, 3) погребъ капитана, 4) для вина, воды и мяса, 5) для сухарей, 6) для пороха, 7) коммисара, 8) каюта парусная, 9) якорные канаты, 10) каюта для медика или фельдшера, 11) для больныхъ 12) угольная яма, 13) руль, 14) киль, 15) помостъ, 16) мѣста для пушекъ, 17) трельяжная бесѣдка, подъ которой помѣщались офицеры, рыцари, находилось кресло капитана и отправлялось богослуженіе.

Кормовой флагъ въ католическихъ государствахъ имѣлъ изображеніе Богородицы. Флагъ національный помѣщался у начала трельяжа съ правой стороны. На нокахъ реевъ висѣли красные гвидоны, испещренные бѣлыми лиліями съ очень длинными концами.

Въ Парижскомъ музеѣ хранится прелѣстная модель галеры la réale.



Фиг. 43.

О парусахъ, употреблявшихся въ древніе времена, было уже сказано, они были четыреугольные. Въ средніе вѣка вошли въ употребленіе треугольные паруса, которые впрочемъ не вытѣснили окончательно четыреугольные; послѣдніе употреблялись на нефахъ и отчасти на самыхъ галерахъ, но общимъ правиломъ было принято: паруса четыреугольные употреблять на короткихъ судахъ, а треугольные на длинныхъ. Послѣдніе давали возможность держаться ближе къ вѣтру и лавировать. Ихъ было также нѣсколько размѣровъ, каждый поднимался смотря по силѣ вѣтра; съ изобрѣтеніемъ *рифъ-сезней* паруса не мѣнялись, а только уменьшались соразмѣрно силѣ вѣтра, почему и необходимость имѣть нѣсколько парусовъ для одной и той же мачты уничтожилась сама собою.

Средневѣковыя галеры имѣли по двѣ и даже по три мачты; переднія мачты ставились наклонно къ носу; при двухъ мачтахъ паруса были треугольные рейковые, т. е. привязывавшіеся къ реямъ; при трехъ, на передней мачтѣ поднимался четыреугольный парусъ, а два задніе были треугольные.

Необходимость сохранять жизнь экипажа, заставляла придумывать разныя защиты; поэтому стали дѣлать высокіе борта болѣе или менѣе толстые или обстанавливать борта щитами, изъ-за которыхъ воины метали стрѣлы. Впослѣдствіи стали возвышать носъ и корму и устраивать на нихъ башни для стрѣлковъ. Въ IX вѣкѣ эти башни исчезаютъ, а вмѣсто ихъ вокругъ мачты, около половины ея высоты, устраиваются платформы, защищенныя брустверами. Съ изобрѣтеніемъ греческаго огня, для метанія его устраивали на носу особыя платформы. Дожъ Пьетро Кандіано I, для

загражденія лагуновъ отъ нападеній непріятеля, обстанавливалъ ихъ старыми галерами, съ четыреугольными башнями въ срединѣ, похожими на отрѣзокъ пирамиды. Съ введеніемъ огнестрѣльныхъ орудій, башни были совершенно покинуты. Пушки ставились обыкновенно на носу безъ прикрытія (рис. 33) и въ первое время изъ нихъ бросали желѣзныя куски и каменья; по килю ставилась одна большая пушка, а по бокамъ на брусьяхъ утверждались маленькія орудія; впослѣдствіи ихъ стали защищать надстройками (брустверы), а во время сраженій обкладывать мѣшками, наполненными землею, койками и вообще мягкими предметами; устраивали изъ нихъ же поперекъ галеръ траверзы. Носовая часть галеръ получила лучшее скрѣпленіе, для выдержанія давленія артиллеріи. Число орудій на большихъ галерахъ доходило до 13 и болѣе (см. артиллерія).

Корма при самой постройкѣ галеръ дѣлалась нѣсколько выше носа; обносилась сначала зубчатымъ брустверомъ, а позднѣе защиту устраивали изъ довольно тонкихъ досокъ. На кормѣ обыкновенно помѣщался капитанъ или адмиралъ; для такихъ почетныхъ лицъ устраивалось на нѣкоторомъ возвышеніи кресло. Лица эти большею частію происходили изъ извѣстныхъ аристократическихъ фамилій, прославившихся своими боевыми подвигами. Обыкновенно имъ довѣрялось и командованіе галерой; имъ воздавались особыя почести и ихъ сопровождала свита изъ молодежи (см. ниже).

Въ средніе вѣка и даже въ XVI столѣтіи на галерахъ, кромѣ экипажа, находились рыцари, отправлявшіеся искать славы въ бояхъ съ невѣрными. Ихъ обязанность состояла въ защитѣ кормоваго флага, что считалось большимъ почетомъ, Для нихъ существовали особые законы, такъ напримѣръ: если кто-либо изъ рыцарей во время боя оставитъ корму, того сажали на шесть мѣсяцевъ въ башню. Венеціанское правительство всячески поощряло своихъ гражданъ къ изученію морскаго дѣла, почему дозволяло молодымъ людямъ хорошихъ фамилій поступать на суда для практики.

Въ XVII вѣкѣ, надъ кормой стали устраивать трельяжи и покрывать ихъ матеріями, болѣе или менѣе дорогими, смотря по состоянію командира. Трельяжи впрочемъ не составляли что-либо новое, они встрѣчаются на самыхъ древнихъ судахъ, какъ напримѣръ рис. 22. Иногда командиры галеръ, вмѣсто

трельяжей, устраивали тенты, т. е. шатры, покрывая ихъ богатыми тканями, на столько длинными, что концы, украшенные золотыми кистями, волочились по водѣ. Также украшали кормы богатой скульптурой и живописью. Такія надстройки хотя были большой помѣхой при боковыхъ и противныхъ вѣтрахъ, но на это обстоятельство, повидимому, мало обращалось вниманія. Особенная роскошь введена была во французскомъ галерномъ флотѣ, гдѣ командиры раззорялись на украшенія галеръ и одежду галерной команды. Иные шили куртки изъ кармазиннаго бархата. Все это, конечно, отражалось на содержаніи команды и служило въ прямой ущербъ ея пищевому довольствію. Галеры въ различныя эпохи, во первыхъ, строились различно, а во вторыхъ, имъ давали и различныя размѣры. Общій характеръ былъ тотъ, что они сидѣли мелко въ водѣ. Къ болѣе сильнымъ слѣдуетъ отнести биремы, триремы и т. д., а къ меньшему разряду принадлежали униремы и однорядныя галеры, но и эти послѣднія различались по числу веселъ и потому получали различныя названія *галеи*, *галеаса*. Эти послѣднія хотя и вооружались для войны, но были способны перевозить тяжести и даже лошадей. Венеціане употребляли ихъ въ XIV—XV вѣкахъ для торговли съ Генуей, Англіей, Фландріей и съ колоніями на Черномъ морѣ

Документы среднихъ вѣковъ указываютъ, что галеры различались по числу банокъ и числу гребцовъ на каждой банкѣ. Такъ: были галеры отъ 20 до 40 банокъ на сторонѣ. Потомъ строились (1351 г.) по 27 банокъ. Галеры непобѣдимой армады (1588 г.) имѣли до 306 гребцовъ. Были такъ называемыя галеры средней величины въ 24 и 25 банокъ по 4, 5 и 6 гребцовъ на веслѣ, послѣднія встрѣчались болѣе у турокъ; на другихъ сидѣло только по 3 человѣка. Послѣднія признавались Венеціей за самыя удобныя. Малыя галеры имѣли по 100 гребцовъ сидѣвшихъ по 2 на веслѣ. Галеры зензили имѣли по два (были и по 3) весла на банкѣ и были о 104, 112, 116, 140, и даже 180 веслахъ. При такой разницѣ въ числѣ веселъ и размѣры галеръ были различны; *длина* ихъ была отъ 120 до 150 ф. и распредѣлялась такимъ образомъ: 8 или 9 ф. отдѣлялись для носовой части (безъ тарана), 12 и 13 ф. для кормовой, 2 ф. для рулеваго. Таранъ былъ 10 и 12 ф., слѣдовательно съ тараномъ галеры

имѣли отъ 130 до 162 ф. *Ширина* въ срединѣ отъ $15^1/_2$ до 30 ф.

Палуба въ срединѣ возвышалась надъ килемъ до 7—8 ф. а къ бортамъ склонялась до 1 фута. Возвышеніе бортовъ отъ воды было на 3—4 ф. Надъ срединой по длинѣ устроенъ былъ помостъ или *куршея* въ 2 ф. ширины и до 2 ф. высоты отъ палубы. Значеніе куршеи объяснено было выше.

Серъ Греньиль Темпль, путешествуя по Греціи и Турціи, сообщаетъ, между прочимъ, что Мальтійскія галеры имѣли въ длину 169 ф., ширину 36 ф. 6 д., рангоутъ изъ трехъ мачтъ съ латинскими парусами. Веселъ было 49,—каждое длиною въ 44 ф. 5 д. Вооруженіе составляли одна 36 ф. пушка двѣ 24 ф. и четыре 6 ф. поставленныя на форъкастелѣ, позади котораго по бортамъ стояли еще четыре 6 ф. орудія. Полное число экипажа 540 человѣкъ.

Скорость галеръ подъ веслами доходила до 6—7 узловъ въ часъ. Средняя скорость считалась 6 узловъ.

Гребцовъ собственно, было отъ 200 до 500 человѣкъ. Кромѣ того, въ военное время сажались войска отъ 40 до 80 челов. Независимо отъ гребцовъ на галерахъ были матросы, обязанные исполнять работы при парусахъ, якоряхъ и т. п. Наконецъ на галерахъ были: командиръ, начальники надъ галерниками, коки, фельдшеръ, комисаръ.

Галеры, на которыхъ сидѣли адмиралы завѣдывавшіе флотомъ и его частями (дивизіи), были самыя большія и назывались la réalé, réale.

Купцы также строили галеры. Купеческія галеры (XV в.) нѣсколько отличались отъ военныхъ тѣмъ, что весла размѣщали между носовой частью и средней мачтой, ихъ было 17 на сторонѣ, а на каждомъ веслѣ 4 гребца. Остальная часть галеры предназначалась для груза. Такія галеры имѣли по 3 мачты: двѣ заднія были съ латинскими парусами, а передняя имѣлла четыреугольный парусъ.

Всѣ приморскія націи Средиземнаго моря заботились о расширеніи и защитѣ торговли и учреждали въ приморскихъ городахъ консульства. Въ тѣ времена болѣе всего наносили вредъ пираты, грабившіе суда и уводившіе въ плѣнъ и неволю экипажъ. Чтобы ослабить сколько возможно ихъ разбойничьи нападенія, всѣ націи и въ особенности Венеція держала особыя эскадры на тѣхъ станціяхъ, гдѣ угрожала

болѣе всего опасность. Кромѣ того Венеція, Генуя, Пиза, Анкона имѣли особые для арматоровъ законы, которыми указывались размѣры судовъ, ихъ оснастка, парусность, число и величина якорей, число гребныхъ судовъ, число гребцовъ и число военной команды. Указывалось также какъ и чѣмъ они должны быть вооружены, напр. число латъ, пикъ, интрепелей (топоровъ), луковъ, стрѣлъ; а со введеніемъ огнестрѣльнаго оружія назначалось число орудій, ихъ калиберъ количество пороху, ядеръ, картечи, и т. п. По борту судовъ отъ киля, вертикально, прикрѣплялось шкало, раздѣленное на футы, по немъ наблюдалось чтобы суда не грузились болѣе опредѣленной закономъ глубины и тѣмъ не отягчали бы ходъ судна, такъ какъ перегруженныя суда могли быть настигнуты пиратами и ограблены. На судахъ должно было имѣться извѣстное число фонарей, по числу команды. Наконецъ назначалось время года для плаванія. Весьма естественно что лѣто считалось самымъ благопріятнымъ временемъ.

За исполненіемъ всѣхъ этихъ правилъ наблюдалось очень строго. Въ особенности надзоръ былъ строгъ за нагрузкой, для чего въ портахъ держались особые чиновники. Нарушавшіе законъ подвергались отвѣтственности, на нихъ налагалась болѣе или менѣе высокая пеня, запрещалось торговать или временно или вовсе; наконецъ виновныхъ лишали даже свободы и все имущество отбиралось въ казну.

Вотъ нѣкоторыя любопытныя статьи изъ статута: За недостающую тетиву у арбалета 5 су. За недостающую кирасу 5 флориновъ. За недостающій средній (запасный) парусъ 100 женевскихъ ливровъ. Каждый офицеръ, компаньонъ или морякъ, должны имѣть для своей защиты оружіе для себя, для спины (латы) и головы (шлемъ) и два арбалета. Чего же не будетъ на лицо, за то взыскивается 25 ливровъ и т. д.

До XV в. компасъ былъ далеко не совершененъ, почему мореплаватели мало вѣрили въ его пригодность и, отправлясь въ путь, держались береговъ, стараясь не терять ихъ изъ виду; къ такому способу плаванія вынуждали ихъ также какъ дурная конструкція судовъ, такъ и не совершенство вооруженія (парусность). Суда ихъ не могли ходить при боковыхъ вѣтрахъ, а тѣмъ болѣе при противныхъ (лавировать). Такіе вѣтры сбивая ихъ съ пути, заставляли заходить въ ближайшіе порты и выжидать

попутья. По этому и плаваніе судовъ было весьма продолжительно.

Авраамъ Фаризоль, извѣстный болѣе подъ именемъ Перистоля, авиньонскій раввинъ конца XV в., оставилъ любопытное описаніе путешествіе его собственныхъ Венеціанскихъ галеръ, посылаемыхъ имъ съ товаромъ во Фландрію. Вотъ его переводъ: „я слышалъ отъ Венеціанскихъ купцовъ, торговавшихъ съ Фландріей на торговыхъ галерахъ и самъ нерѣдко испытывалъ, что ихъ плаваніе продолжается 18 мѣсяцовъ а иногда и 2 года. Путь проходимый ими дѣйствительно великъ и простирается отъ 3 до 4 тысячъ миль (итальянскихъ). Бываютъ однако случаи, когда все благопріятствуетъ, то путешестіе ихъ совершается въ 8 мѣсяцовъ. Вотъ ихъ путь за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда имъ приходится завозить часть груза въ другіе порта или въ нихъ нагружаться или заходить въ нихъ при буряхъ или противныхъ свѣжихъ вѣтрахъ: изъ Венеціи они идутъ на востокъ до береговъ Далмаціи и Македоніи (Албанія и Славонія), около которыхъ и держатся до выхода изъ Адріатическаго моря. Здѣсь сворачиваютъ на право, идутъ мимо Колабріи по Средиземному морю, проходя въ виду Отранто, Тарентскаго залива и огибаютъ Италію. При этомъ въ правой рукѣ они видятъ Леццію и Монтеальто и входятъ въ Мессинскій проливъ, по которому идутъ 8 миль между Мессиной и Калабрійскимъ берегомъ. Отсюда, огибая до 2000 миль берега Средиземнаго моря, они заходятъ иногда въ Реджію, Салерну, Неаполь, Гаэтту, Остію, Піомбино, Ливорну. Въ лѣво онѣ видятъ Корсику, довольно впрочемъ далеко отъ материка; заходятъ при надобности въ Зарзану, Геную, Савону, Монакко, Ниццу. Далѣе проходятъ восточный берегъ Сардиніи, Марсель, устья Роны, мертвые Лагуны (Aigues-Mortes), весь берегъ Аррагоніи, Перпиньяна, Валенсіи, Барселоны; острова Балеарскіе остаются влѣвѣ; проходя вдоль Андалузіи доходятъ до Гренады и Малаги. Когда галеры будутъ въ Гибралтарскомъ проливѣ, то идутъ изъ него на право и такъ продолжаютъ идти до тѣхъ поръ, пока придутъ на видъ Британскихъ острововъ, откуда идутъ во Фландрію чрезъ не широкій проливъ Ламаншъ, вотъ настоящій путь купцовъ, которому они слѣдуютъ неизмѣнно, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда ихъ застигнутъ противные вѣтры или погонятся пираты“.

Такъ робко и осторожно ходили наши, безъ сомнѣнія отважные предки-мореходы! Какая громадная часть времени и усилій расходовались вслѣдствіе недостатка въ мореходныхъ средствахъ и не совершенства судостроенія. Для того чтобы обогнуть часть Европы отъ Венеціи до Фландріи, имъ надо было пройти 4000 миль, на которыя при счастливой случайности расходовалось 8 мѣсяцевъ, а чуть не повезетъ—такъ и два года! Читая эту почтенную и правдивую старину и соображая, что при нынѣшнемъ состояніи мореходнаго дѣла, корабль при среднемъ ходѣ по 10 миль въ часъ, четыре тысячи миль пройдетъ въ 16 дней,—какъ то трудно вѣрится въ правдивую древность!

Несомнѣнно что родина галеръ есть Средиземное море; съ XII в. онѣ введены уже въ Норвегіи и настолько размножились, что Эрикъ XII обязался снабдить 200 галерами франц. короля Филиппа Красиваго, воевавшаго съ Эдуардомъ англійскимъ. Слѣдовательно галеры были приняты въ сѣверныхъ государствахъ еще ранѣе этого времени. Графъ Жираръ (Girard la bariller), принимавшій участіе въ снаряженіи французскаго флота, говоритъ что у Филиппа были какъ свои галеры, такъ и другія, принадлежавшія нѣкоторымъ аристократамъ Руана, Гарфлера и другихъ Нормандскихъ портовъ. Въ 1403 г. португальскія галеры, послѣ высадки въ Тулонѣ и Испаніи, ходили для той же цѣли въ Англію. Торговыя галеры ходили изъ Средиземнаго моря въ Англію и Фландрію еще въ XIV столѣтіи. Было уже сказано, что галеры считались въ древніе и средніе вѣка лучшими боевыми судами, какъ имѣвшія два двигателя, т. е. весла и паруса. Признавая за ними несомнѣнныя морскія качества, ихъ еще въ XVIII в. держали нѣкоторое время при парусныхъ флотахъ и употребляли на такія же надобности какъ въ наши дни паровыя суда. Такъ: въ сраженіи при Велецъ-Малагѣ 24 августа 1704 г. между соединенными флотами голландскимъ и англійскимъ съ одной стороны и Испанскимъ, Италіанскимъ и Французскимъ съ другой, послѣдній находился подъ вѣтромъ и былъ выведенъ на вѣтеръ съ помощью галеръ, чрезъ что сраженіе было выиграно.

Исторія галеръ, какъ уже было сказано, заканчивается XVIII вѣкомъ. Предлагая ее въ возможно сокращенномъ изложеніи, слѣдуетъ еще сказать нѣсколько словъ о галерѣ

буцентавръ, игравшей долгое время не послѣднюю роль въ венеціанскихъ морскихъ празднествахъ и галерѣ построенной докторомъ Фаусто, замѣчательной по своей необыкновенной величинѣ.

Названіе *буцентавръ*, принадлежавшее галерѣ, на которой Венеціанскій дожъ торжественно вѣнчался съ моремъ, происходитъ, какъ полагаютъ, иные отъ фигуры центавра украшавшей носовую оконечность нѣкоторыхъ галеръ. Первая галера-буцентавръ, безъ сомнѣнія, была построена не съ цѣлью извѣстнаго празднества, называвшагося regia, ведущаго свое начало съ 1177 г., оно не составляло имя собственнаго, а было нарицательное, принадлежавшее нѣсколькимъ галерамъ извѣстнаго типа, чему подтвержденіемъ служатъ распоряженія венеціанскаго сената, составлявшаго эскадры изъ буцентавровъ; онѣ посылались на извѣстныя станціи для преслѣдованія пиратовъ и защиты отъ нихъ купеческихъ судовъ.

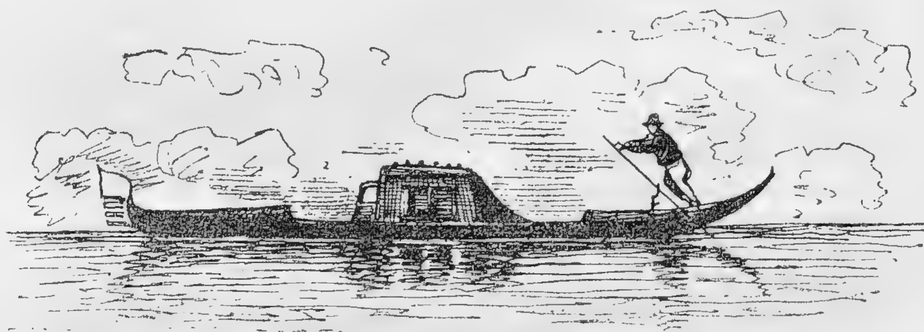
Въ этомъ году папа Александръ III, узнавъ о побѣдѣ одержанной Оттономъ надъ гордымъ Фридрихомъ Барбаруссой, вышелъ на большой галерѣ изъ типа буцентавровъ къ Лидо встрѣтить побѣдителя. Она была особенно богато изукрашена для этого торжества живописью, разцвѣчена флагами и на кормѣ имѣла тронъ поставленный на возвышеніи, на которомъ возсѣдалъ глава церкви.

Съ той поры, въ память такого важнаго событія, установлено было празновать этотъ день выѣздомъ на море Венеціанскаго дожа, для чего построена была особая галера сохранявшая, какъ видно даже по модели находящейся въ Венеціанскомъ арсеналѣ, типъ галеръ XII вѣка, разряда буцентавровъ. Галера эта имѣла всего 104 ф. длины и въ то время считалась огромнымъ судномъ; для послѣдующихъ столѣтій она не представляла уже типа большихъ судовъ и отличалась лишь своей конструкціей. Ширина ее была 23.3 ф., высота палубы 11.6 ф., а высота отъ киля до верхняго края борта 18.9 ф.; она имѣла по 23 банки на сторонѣ, слѣдовательно всего 46 веселъ. Каждое весло управлялось 4 гребцами, которые гребли стоя, имѣя надъ собою шатеръ съ помостомъ на верху. На немъ устроены были сидѣнья для свиты дожа; самъ же дожъ помѣщался въ кормѣ на богато устроеномъ тронѣ. Хроника говоритъ, что Буцентавръ была тяжелая

галера не отличавшаяся ходкостью, но роскошно убранная, съ богатой скульптурой на кормѣ и носу; послѣдній оканчивался двумя таранами устроенными однимъ надъ другимъ.

Кромѣ воспоминанія торжества побѣды надъ Барбаруссой, этотъ праздникъ имѣлъ болѣе серьезное значеніе: поддерживать соревнованіе къ морю въ морскомъ сословіи. Въ это время производились гонки на гребныхъ судахъ (гондолахъ) и побѣдителю надѣвался вѣнокъ самимъ дожемъ.

Гондолы были исключительно гребныя суда, употреблявшіяся для сообщеній съ берегомъ большихъ судовъ. Ихъ поднимали во время походовъ на галеры, подобно тому какъ и въ настоящее время поднимаютъ на корабли всѣ гребныя шлюбки. Кромѣ того, гондолы въ Венеціи употреблялись, да и нынѣ употребляются для сообщеній по каналамъ. Фиг. 44.



Фиг. 44.

Въ началѣ XVI в. въ Венеціи жилъ инженеръ Пишерони Мирандола, предложившій сенату построить громадныхъ размѣровъ галеру бирему, подобную древнимъ, длиною въ 149.7 ф, шириною 24.9 ф. и глубиною отъ киля до нижней палубы 39.5 ф., отъ этой до верхней 4.4 ф., на которой было бы экипажу галерниковъ 394 человѣка, а длина веселъ 46.79 и 61.1 ф., но проектъ этотъ не былъ принятъ. Счастливѣе Мирандолы былъ Витторе Фаусто, ученый и математикъ, пользовавшійся большимъ уваженіемъ. Онъ предложилъ построить галеру кенкерему по системѣ галеръ-зензилей. Понятно, что такая галера размѣрами своими должна была превзойти всѣ галеры, строившіяся гдѣ либо до того времени.

Сенатъ одобрилъ проектъ Фаусто; галера его въ 1529 году была спущена на воду и испробована. Ее заставили состязаться съ обыкновенной однорядной галерой, которая сначала, казалось, не отставала отъ кенкеримы-зензили, но дружная гребля послѣдней скоро взяла перевѣсъ и далеко оставила за собою свою маленькую соперницу. „Казалось, вся Венеція“, передаетъ хроникеръ этого событія, „перебралась на суда и гондолы, чтобы подивиться на галеру-чудовище. Лагуна, гдѣ производилась проба, загромождена была ими. Воздухъ оглашался громкими неумолкаемыми одобреніями. Торжество Фаусто было полнѣйшее, сенатъ рукоплескалъ, а самъ дожъ, какъ передаетъ тотъ же хроникеръ, „даже прослезился!“

Сенатъ, довольный результатами, составилъ новый уставъ для этой галеры, назначилъ командира, опредѣлилъ составъ команды и служащихъ и всѣмъ положилъ увеличенное содержаніе.

Изъ этого устава видно, что галера Фаусто должна была имѣть 200 веселъ; онѣ распредѣлялись по 5 на каждой банкѣ. Слѣдовательно всѣхъ банокъ было по 20 на сторонѣ. При этомъ условіи, необходимо было дать между банками (фиг. 39) СВ разстоянія до 10 ф., слѣдовательно одни гребцы занимали 200 ф., а съ кормой и носомъ вся ея длина по палубѣ была не менѣе 240 ф., ширина до 33.2 ф.; осадку въ водѣ надо положить не менѣе 12—13 ф. Вооруженіе состояло изъ 300 орудій различныхъ калибровъ. Эту галеру чудовище употребляли только въ крайнихъ случаяхъ надобности.

Галеасы (большія галеры). Пантеро-Пантера даетъ имъ слѣдующее опредѣленіе: „Галеасы были суда превосходящія своею величиною всѣ существующія какъ парусныя, такъ и имѣющія весла. Длина ихъ пропорціональна ширинѣ. Вообще они очень схожи съ галерами, но длиннѣе ихъ, шире и выше на цѣлую треть. Весла на галеасахъ гораздо болѣе галерныхъ и отстоятъ одно отъ другаго на большее разстояніе. Каждое весло приводится въ движеніе 6—8 человѣками. Длина галеасовъ доходитъ до 270 ф. На нихъ всегда три мачты и три паруса. По бокамъ кормы выкидывается по большому веслу для того, чтобы помогать судну при поворотахъ. Галеасы массивны и тяжелы, вооружены сильной

артиллеріей, размѣщенной на кормѣ и на носу за высокими и прочными прикрытіями, изъ-за которыхъ солдаты стрѣляютъ также изъ своихъ мушкетовъ и аркебузовъ. На галеасахъ одна палуба; подъ ней находится много каютъ и погребовъ (люковъ). Число пушекъ на галеасахъ до 60 разныхъ калибровъ; изъ нихъ самая большая помѣщена на носу на куршеѣ; она можетъ выбрасывать отъ 50 до 80 фунтовъ желѣзной картечи. Двѣ другія пушки, поменьше, помѣщены по ея сторонамъ. Полупушки, полукулеврины и сакры, или среднія, помѣщаются на кормѣ".

Англійскій писатель Эвелинъ (1645) сообщаетъ, что „венеціанскіе галеасы имѣли 150 ф. длины и 30 ширины, не считая возвышеній на носу и кормѣ. Имѣли три мачты и три паруса, а число экипажа доходило до 1300 человѣкъ. Весла не составляли главнаго движущаго средства и употреблялись только при маловѣтріяхъ. У галеасовъ, для лучшаго помѣщенія веселъ, борта наклонялись внаружу". О неуклюжей формѣ галеасовъ XVI в. можно судить по слѣдующему рисунку. Фиг. 45.



Фиг. 45.

Въ XVII в. галеасы были уже рѣдкостью и не походили на своихъ неуклюжихъ предшественниковъ; кормовыя надстройки почти исчезли, носовая защита была понижена; вообще форма галеасовъ значительно облагообразилась и за ними остались только ихъ большіе размѣры.

Галеасы, какъ военныя суда, употреблялись въ разныхъ сраженіяхъ; такъ: въ Лепантской битвѣ ихъ было 7; въ непобѣдимой армадѣ — 4, французы имѣли также нѣсколько галеасовъ, употреблявшихся ими съ неоднократными успѣхами противъ англійскихъ рамбергъ, вооруженныхъ слабѣйшей противу нихъ артиллеріей.

Гаты или Каты (Gates, chats) были суда, ходившія на веслахъ и носившія мачты и паруса. Архіепископъ Тирскій свидѣтельствуетъ, что они имѣли по 100 веселъ и по 200 гребцовъ и при флотахъ ходили вмѣстѣ съ грузовыми судами. По свѣдѣніямъ у Эвелина видно, что они отличались отъ галеасовъ тѣмъ, что борта ихъ значительно уклонялись внутрь. Вообще полагаютъ, что это были суда на половину грузовыя и боевыя, размѣрами своими превосходившія размѣры галеръ.

Шеланды, хеланды. Дитмаръ, писавшій въ X вѣкѣ, говоритъ, что шеланда есть корабль необыкновенной длины и поразительной быстроты, имѣющій по два ряда веселъ со стороны и 150 матросовъ. Императоръ Левъ Философъ нигдѣ не говоритъ о шеландахъ, хотя нѣтъ сомнѣнія, что онѣ употреблялись въ его время. Онъ упоминаетъ о *Гиппагогахъ*, судахъ, какъ извѣстно, служившихъ въ греческомъ флотѣ для перевозки лошадей и указываетъ на необходимость снабжать экипажи гиппагогъ луками, стрѣлами и копьями для защиты на случай встрѣчи съ непріятелемъ. Но гиппагоги были суда короткія, ходившія только подъ парусами, почему ихъ помѣщали въ послѣдней линіи и нерѣдко водили на *буксирѣ*.

Константинъ Багрянородный упоминаетъ нѣсколько разъ о шеландахъ и даже говоритъ, что когда стратегъ Самосскій былъ посланъ къ о-ву Криту, то въ его эскадрѣ были шесть *шеландъ-памфиллъ* съ 150 человѣками на каждой и шесть шеландъ (chelandes-huissúrs, chelandis-usiacis) по 108 человѣкъ Іоаннъ и Асцента вели въ Африку три шеланды и четыре дромона, имѣя на каждомъ суднѣ по 220 человѣкъ и т. д. Изъ этихъ указаній можно заключить, что шеланды были большія и длинныя грузовыя суда. Зная что такое были памфилы, и по отсутствію точныхъ указаній о конструкціи шеландъ простыхъ и шеландъ-памфилъ, должно придти къ такому предположенію, что суда эти походили на дромоны вооруженіемъ и оснасткой и вѣроятно имѣли нѣкоторое раз-

личіе во внутреннемъ размѣщеніи, сохраняя тоже вооруженіе. Что же касается до *шеландъ*-usiacis, то будучи также изъ семейства дромоновъ, онѣ имѣли просторный трюмъ, нарочно приспособленный для перевозки лошадей, для чего въ кормѣ надъ ватеръ-линіей у нихъ было устроено особое окно, чрезъ которое вводились лошади. Догадка эта основывается на томъ, что такія же приспособленія имѣлись на usiacis XII, XIII и XIV вѣковъ; у нихъ huis (дверь) отворялась въ кормѣ и по минованіи надобности запиралась плотно и конопатилась. Подтвержденіе такому предположенію встрѣчается въ отчетахъ по снаряженію флота для крестоваго похода предпринятаго Людовикомъ IX, когда на одинъ нефъ можно было помѣстить 50 лошадей. Вся разница между шеландами—usiacis и нефами состояла кажется въ томъ, что первые не были такъ велики и не могли забирать такого количества лошадей какъ нефы и принадлежали къ разряду судовъ длинныхъ, хотя и грузовыхъ.

Уксеры были въ значительномъ употребленіи въ Каталоніи и на югѣ Франціи въ XIII и XIV вѣкахъ. Это были также галеры, конструкціей своей походившія на галеры—usiacis (huissier по французски), почему въ кастильскомъ флотѣ ихъ называли usser, usserius; они вмѣщали въ себѣ по 40 лошадей. Такая конюшня должна была имѣть до 40 ф. длины, а вся уксера въ длину доходила до 140 фут. при 30 фут. ширины и 23 ф. (7 м. 49 с.) вышины. Въ хроникѣ короля кастильскаго дона Педро говорится, что когда онъ собирался войной на короля арагонскаго, то въ составъ своего флота включилъ очень большую галеру, носившую названіе *уксели* (l'uxel). Онъ отнялъ ее у Мавровъ и употреблялъ при осадѣ Аржезираса. Мавры имѣли не только эту уксеру, но много другихъ, построенныхъ ими одновременно и употребляли ихъ для перевозки многочисленнаго войска изъ Сеуты въ Гибралтаръ и Алжезирасъ. Кромѣ людей, каждая уксела должна была вмѣщать подъ палубой по 40 лошадей. На взятомъ укселѣ донъ Педро поставилъ три башни: одну на носу, другую на кормѣ и третью по срединѣ. Хроника сохранила даже имена рыцарей, командовавшихъ башнями, вмѣщавшихъ по сту восьмидесяти солдатъ, не входившихъ въ составъ судоваго экипажа, управлявшаго парусами и веслами. Кампаньи (Campagny), въ своихъ историческихъ за-

пискахъ, упоминаетъ также объ уксерахъ, говоря, что этотъ разрядъ гребныхъ судовъ, упоминаемый часто въ средневѣковыхъ хроникахъ, былъ гораздо массивнѣе большихъ галеръ. Во время сраженій ихъ помѣщали обыкновенно въ центрѣ линіи баталіи. Къ сожалѣнію, объ уксерахъ нѣтъ никакихъ болѣе подробныхъ свѣдѣній, по которымъ можно было бы судить точнѣе о ихъ вооруженіи. Надо полагать, что оно походило на вооруженіе современныхъ галеръ, что же касается до башень, то уксера дона Педро кажется составляла исключеніе.

Рамберги были суда, ходившія на веслахъ и имѣвшія паруса. Онѣ были суда собственно англійскія и рѣдко заходили въ Средиземное море. Мартинъ дю Беллей (du Bellay), описывая сраженіе адмирала Аннебо съ англійскимъ флотомъ у о-ва Вайта (іюль 1545 г.), говоритъ, что у непріятеля были особаго рода суда, скорѣе длинныя, чѣмъ короткія и болѣе узкія, чѣмъ галеры, чтобы легче бороться съ теченіями, очень сильными въ томъ морѣ. Моряки отзываются о нихъ съ похвалой, говоря, что въ скорости онѣ не уступаютъ галерамъ, называютъ ихъ рамбергами. Суда эти очень легкія и поворотливыя, преслѣдуя наши (т. е. французскія) галеры, стрѣляли имъ въ корму, а наши галеры, не имѣя на кормахъ орудій, должны были поворачиваться носами, чрезъ что замедляли свой ходъ и легко могли быть атакованы на абордажъ. Изъ этого описанія слѣдуетъ заключить, что рамберги походили на галеры своимъ вооруженіемъ, были однакоже легче на ходу и поворотливѣе. Въ одномъ изъ англійскихъ сочиненій помѣщенъ рисунокъ рамберги, но на столько безобразный и не согласный съ описаніемъ, что скорѣе походитъ на плотъ съ одной мачтой, чѣмъ на легкое морское судно. Рамберги XVII в. были уже суда грузовыя. Фурнье говоритъ, что они поднимали отъ 120 до 200 тоннъ груза и ходили на веслахъ и подъ парусами. Вотъ рисунокъ рамберги, взятый изъ Парижской библіотеки. Фиг. 46.

Гальоты. У Винеслафа въ его описаніи „царствованіе короля Рагарда“ гальоты встрѣчаются подъ именемъ *гальоновъ* (конецъ XII в.). Онъ говоритъ о нихъ какъ о судахъ, имѣвшихъ одинъ рядъ веселъ, меньшихъ размѣровъ чѣмъ галеры, болѣе короткихъ чѣмъ длиныхъ, очень повортливыхъ и быстро ходящихъ, употреблявшихся преимущественно для



Фиг. 46.

метанія греческаго огня. По этому ихъ считали очень опасными противниками нефовъ и большихъ галеръ. Изслѣдователи старины полагаютъ, что суда, извѣстныя у Льва VI подъ именемъ Galaio, были тѣ же гальоты. Гальоты временъ императора Ивана Палеолога имѣли по 200 человѣкъ экипажа, почему полагаютъ, что это были небольшія галеры, не превышавшія 120—125 ф. длины. Гальоты XII и XIII вѣковъ не слѣдуетъ конечно смѣшивать съ гальотами и гальонами XV, XVI и XVII столѣтій; послѣдніе имѣли совершенно другую конструкцію, о чемъ будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ.

Пинасы, спинасы, (Spinnaces, pinaces). Шарнрокъ, сравнивая ихъ съ рамбергами, говоритъ, что они ходили подъ парусами и на веслахъ и принадлежали къ разряду фрегатовъ, употреблявшихся въ Средиземномъ морѣ. Обинъ (Aubin) пишетъ, что это были небольшія суда Бискайскаго залива, имѣвшія не круглую, а плоскую корму, длинныя и узкія, а потому легкія на ходу вооружались тремя мачтами, имѣли три паруса, но ходили и на веслахъ.

Въ XVII в. подъ именемъ пинасъ извѣстны были Голландскія суда въ 134 ф. длиною, но не имѣли никакого сходства съ *пенишами*. Происхожденіе слова пениша французское, отъ pinasse; оно взято отъ Испанскаго pinaza, а это слово происходитъ отъ pino—породы дерева, изъ котораго строились у Испанцевъ эти суда. По инымъ свѣдѣніямъ пинасами назывались небольшія шлюбки, вмѣщавшія до 25 человѣкъ.

Ихъ употребляли для разсылокъ вездѣ, гдѣ требовалось скорое исполненіе порученія.

Бригантины также родъ галеръ, походившихъ на нихъ по вооруженію и парусамъ, но гораздо меньшихъ размѣровъ. Въ XVI в. бригантины имѣли отъ 8 до 16 веселъ, палубы и одинъ или два паруса. Въ XVII в., по отзыву Обина (Aubin), бригантины строились безъ палубъ, но имѣли по-мостъ ниже ватеръ линіи, подъ которымъ хранились провизія и судовые припасы. Всѣ матросы были въ тоже время и солдаты, вооруженные мушкетами, прикрѣплявшимися подъ вальками веселъ. Aubin очень хвалитъ подобное приспособленіе, потому что мушкетъ защищенъ отъ мокроты и въ тоже время уравновѣшиваетъ валекъ съ лопастью. Названіе бригантины производятъ отъ brigand (Cange, Campagny), пиратовъ, у которыхъ бригантины были въ ходу по ихъ легкости. Фиг. 47. Бригантины исчезли не давно; въ позднѣйшій періодъ парусныхъ судовъ, бригантинами называли малыхъ размѣровъ бриги (см. ниже).



Фиг. 47.

Кастаделлы, фелуки, фрегаты, флейты были также весьма небольшія средневѣковыя суда, употреблявшіяся въ Средиземномъ морѣ; онѣ ходили на веслахъ, имѣя ихъ не болѣе десяти, отличались легкостью и поворотливостью и употреблялись только какъ суда каботажныя. Въ позднѣйшее время первыя исчезли вовсе. Фелуки плаваютъ въ Среди-

земномъ морѣ и по сіе время и парусностью походятъ на ф. 47 съ наклоненой впредъ фокъ-мачтой. Флейты еще въ началѣ нынѣшняго столѣтія были извѣстны какъ грузовыя суда и въ военныхъ флотахъ вооружались пушками. Фрегаты въ парусное время преобразились совершенно и считались лучшими боевыми и красивѣйшими судами во всѣхъ флотахъ. Даже и въ настоящее, бросеносныхъ флотовъ время, во многихъ государствахъ существуютъ деревянные паровые фрегаты и названіе фрегата даютъ по преимуществу большимъ и сильнымъ броненосцамъ (см. Это).

Фюста—родъ маленькой галеры, гораздо мѣньше гальота, въ XIII в. находилась въ разрядѣ военныхъ судовъ, имѣвшихъ паруса и весла очень легкія и не большія. Въ XVI в. они употреблялись Турками. Банфъ, описывая пребываніе свое въ Венеціи, говоритъ, что онъ видѣлъ тамъ фюсты, у которыхъ въ носовой части было по одному веслу на банкѣ, а отъ мачты къ кормѣ по два, подобно какъ у галеръ зензилей. Вообще это были легкія разсыльныя суда при флотахъ.

Баркалоны (Barque—longue) въ XVII в. очень походили на *корветы* того времени. Имѣли одну мачту и большой косой парусъ, привязанный къ рею какъ на корабельныхъ бизань-мачтахъ и треугольный фокъ. Самыя большія вооружались 10 пушками. При безвѣтріи могли ходить на веслахъ. Употреблялись въ Англіи, Франціи и Испаніи и въ началѣ XVIII в. вышли совсѣмъ изъ употребленія.

Сарацины, Мавры, Арабы, Турки имѣли также свои флоты. Въ средніе вѣка Сарацинами называли всѣхъ магометанъ вообще, съ которыми воевали христіане въ Испаніи, Италіи, Африкѣ и Азіи. Нѣкоторыя ихъ суда походили на Европейскія; другія же имѣли своеобразныя конструкціи и носили свои названія. Суда военныя были суда гребныя, какъ галеры съ ихъ видоизмѣненіями; а коммерческія и грузовыя ходили подъ парусами. Они строили также суда большихъ размѣровъ, иногда превосходившихъ европейскія; какъ напримѣръ, Сарацинскій дромонъ, взятый королемъ Ричардомъ. Папы, покровительствуя республикамъ въ ихъ торговлѣ по Средиземному и другимъ морямъ, съ цѣлью защиты Св. креста, запрещали имъ всякое сношеніе съ невѣрными. Булла Александра III опредѣляла конфисакцію всего имущества того, кто будетъ снабжать Сарацинъ оружіемъ и судовыми

принадлежностями; отлучала виновниковъ отъ церкви и предавала проклятію Ватикана. Не смотря на это, выгоды торговли съ востокомъ были такъ заманчивы, что всѣ строгія мѣры не имѣли практическаго примѣненія и торговля съ востокомъ производилась безпрерывно. Извѣстный фанатизмомъ Раймондъ Люлли увѣрялъ даже, что запрещеніе торговли съ Египтомъ подорветъ окончательно его благосостояніе и Египтяне раззорятся не болѣе какъ въ шесть лѣтъ, но на дѣлѣ вышло, что отъ запрещенія страдали болѣе купцы христіане.

Въ XVI в. *Турецкія галеры*, по свидѣтельству Ванъ-деръ-Гамена и Пьетро Контарини, строились съ носами и кормами болѣе возвышенными чѣмъ галеры христіанскія и съ приподнятыми таранами, что служило большой помѣхой для дѣйствія артиллеріей и было замѣчено особенно въ лепантскомъ сраженіи. У турокъ были также *Галеасы*, весла которыхъ ворочались пятью и шестью невольниками. По свидѣтельству Пантеро-Пантеры „у нихъ (турокъ) было много *гальотовъ*, они предпочитали ихъ другимъ судамъ". „Также ихъ строили въ Варварійскихъ владѣніяхъ, говоритъ Пастеро, величиной и формой очень близкой къ обыкновеннымъ галерамъ, но безъ передней мачты и безъ носовой защиты для орудій, что владѣльцы гальотовъ дѣлали съ цѣлью чтобы ихъ суда не походили совершенно на галеры и не были бы взяты султаномъ для военной службы. Турки очень любятъ *бригантины* за ихъ легкость въ конструкціи и ходкость."

Саэтты, sagitta, sagetia, saettia, sagitaire отъ sagette—*стрѣла*, суда, называвшіяся такъ за ихъ необыкновенную быстроту и увертливость въ движеніяхъ, ходили подъ веслами и парусами. Теперь они изчезли, но въ средніе вѣка пользовались большой извѣстностью. Въ исторіи Пизы очень часто встрѣчается это названіе и почти всегда говорится, что онѣ принадлежали пиратамъ, которые, конечно, дорого цѣнили изъ за превосходныя качества. Изъ этихъ же документовъ видно, что онѣ имѣли до 24 веселъ, и были нѣчто среднее между малыми галерами и бригантинами и иногда покрывались палубами. У Мавровъ строились *укссеры*, одну изъ которыхъ взялъ у нихъ король донъ-Педро. *Фелуки* были также суда, строившіяся Турками; ихъ названіе производятъ отъ турецкаго fulk или fulouga; онѣ употреблялись и теперь употребляются въ каботажныхъ плаваніяхъ.

Турки, какъ было уже сказано, имѣли *фюсты*; они гонялись на нихъ за торговыми судами, грабили ихъ и увозили экипажъ въ неволю. У Турокъ были еще суда, называвшіяся *саики* (saik). Греки, какъ сосѣди, ввели ихъ у себя; суда эти существовали еще въ XVIII в., но теперь ихъ уже не видно. Они имѣли очень возвышенную корму, ходили безъ веселъ, были очень тяжелы и не поворотливы. Ихъ вооруженіе состояло изъ двухъ мачтъ и бушприта. На фокъ-мачтѣ выстроивалась стеньга, и были два паруса. Въ настоящую пору суда, подходящія къ настоящему описанію, у Турокъ на Черномъ морѣ извѣстны подъ названіемъ *кочермы*; рисунокъ этого судна помѣщается въ обзорѣ русскаго судостроенія и судоходства, тамъ же выставленъ и кругъ ихъ дѣятельности.

Каикъ турецкій есть легкое, гребное перевозное судно или просто лодка, употребляемая на тихихъ водахъ Босфора. Корма его нѣсколько выше носа (общій характеръ турецкихъ судовъ). Султанъ, паши и вообще богатые и состоятельные Турки имѣютъ свои каики, на которыхъ катаются по свѣтлымъ и спокойнымъ водамъ Золотаго рога и переѣзжаютъ на азіатскій берегъ. Такіе каики отдѣланы роскошною рѣзьбой и окраской и, конечно, рѣзко отличаются отъ каиковъ перевозныхъ, которыми владѣютъ простолюдины. Наружность каика при семъ прилагается. Фиг. 48.



Фиг. 48.

Шіурма (ciurma, chiourme) такъ называлась въ средніе вѣка галерная команда у Итальянцевъ и Французовъ.

Г. Пантеро-Пантера, въ своихъ замѣткахъ о Средиземномъ морѣ, пишетъ, что „шіурма состоитъ изъ трехъ разрядовъ

людей: каторжниковъ, невольниковъ и добровольцевъ, отличающихся другъ отъ друга по внѣшнимъ признакамъ.

Каторжники состоятъ изъ лицъ, приговоренныхъ по суду къ галерной службѣ за какое-нибудь преступленіе, на болѣе или менѣе продолжительное время. Они постоянно прикованы за одну ногу къ подножкѣ и никогда не спускаются на берегъ. Ихъ обязанность состоитъ въ греблѣ, шитьѣ парусовъ, тентовъ, одежды и вообще исполненіи всего, что прикажутъ. Имъ брѣютъ голову, усы и бороду. Ежедневная ихъ пища состоитъ изъ трехъ унцовъ сухарей и воды. Супъ дается въ морѣ черезъ день, а у береговъ ежедневно; на человѣка полагается три унца фигъ, сваренныхъ съ четырьмя унцами масла. Въ морѣ супу не даютъ каждый день потому, чтобы не отягощать пищей людей, несущихъ тяжелую работу?! Говядину даютъ четыре раза въ годъ: въ Рождество, Святую недѣлю, масляницу и въ Духовъ день. Невольники набираются изъ Турокъ, Мавровъ и Негровъ, купленныхъ или взятыхъ въ плѣнъ; изъ нихъ лучшіе люди Мавры, захваченные съ фюстъ, бригантинъ, гальотовъ, галеръ и другихъ судовъ, потому что уже привыкли къ тяжелой жизни. Но они грубы и способны къ измѣнѣ и нерѣдко покушаются на заговоры противъ капитана. За ними идутъ Турки, знакомые съ морской службой. Они кротки и прилежны. Негры не годны ни къ чему и большей частью мрутъ съ тоски. Невольникамъ также брѣютъ голову, оставляя однако же клокъ на темѣ. Кормятъ ихъ одинаково съ каторжниками и держатъ прикованными. Добровольцы состоятъ или изъ выдержавшихъ срокъ наказанія каторжниковъ, изъ бродягъ, бездомниковъ, искателей приключеній, поступающихъ на галеры, чтобы зашибить копѣйку игрой, которую они очень любятъ. Это преимущественно Испанцы и Итальянцы. Добровольцы получаютъ жалованье. Ихъ также брѣютъ, оставляя для отличія усы. На ночь ихъ приковываютъ, а днемъ они свободно ходятъ по галерѣ, имѣя на ногѣ колодку. Сидя въ веслѣ вмѣстѣ съ прочими, они и невольники свозятся на берегъ для приноски припасовъ и всегда ходятъ подъ конвоемъ. Добровольцы считаются лучшими людьми изъ шіурмы, почему командиры галеръ всегда старались пріобрѣтать ихъ для своей службы. Во время сраженій ихъ нерѣдко вооружали и они часто способствовали къ одержа-

нію перевѣса надъ непріятелемъ. Кромѣ этого на галерахъ держатся матросы.

Аргузинъ или альгвазиллъ (arguzino, agozino) есть начальникъ шіурмы. Онъ смотритъ, вся ли шіурма прикована. Заботится о заготовкѣ воды и топлива, и вмѣстѣ съ тѣмъ наблюдаетъ днемъ и ночью за порядкомъ службы матросовъ и поведеніемъ шіурмы. Конечно, онъ долженъ быть строгъ и безкорыстенъ, но это бываетъ не всегда. Строгость альгвазилловъ доходила нерѣдко до жестокости, употреблявшейся ими для вымоганія денегъ отъ несчастныхъ галерниковъ; они надѣвали на нихъ двойныя цѣпи, прибѣгая къ такой свирѣпой мѣрѣ преимущественно во время работъ, били ихъ нещадно, что нерѣдко бывало причиной побѣговъ. Альгвазиллы были вмѣстѣ съ тѣмъ и палачи, состояли на жалованьи и получали раціонъ. На эскадрахъ бывалъ главный альгвазиллъ, которому подчинялись судовые. Мѣсто это считалось мѣстомъ *доходнымъ*. Два первыхъ разряда шіурмы были одѣваемы отъ правительства, а добровольцы шили одежду изъ жалованья. Въ одеждѣ шіурмы непремѣнно соблюдалось однообразіе. Для всѣхъ вообще работъ на галерахъ, какъ во время якорной стоянки, такъ и въ походахъ, существовало особое росписаніе; въ немъ указывалось кто какую работу долженъ выполнять, какъ напримѣръ ставить и убирать паруса и тентъ, мести и чисчить палубу, поднимать якорь, служить офицерамъ и т. п. Во время маневровъ и сраженій должны были дѣйствовать всѣ весла, но въ простомъ походѣ шіурма дѣлилась на три части и каждая гребла поочередно; иногда соеднялись двѣ части, а отдыхала одна третья.

Такъ какъ гребля было дѣло очень трудное и отъ равномѣрнаго движенія веселъ зависѣла ходкость галеры, то для этого держались музыканты, обязанные держать тактъ. Они выбирались изъ шіурмы по 8 человѣкъ. Хорошая музыка считалась щегольствомъ; музыкантамъ отпускалось улучшенное содержаніе. На рукоятки (ручка) веселъ сажались лучшіе и болѣе сильные люди; изъ нихъ же два сильныхъ и ловкихъ сажались на два первыя весла съ кормы, это были *загребные*; командиры галеръ дѣлали имъ отличіе, давали даже награды. Если приходилось передать какое либо приказаніе съ кормы на носъ, то его сообщали загребнымъ, а они въ

свою очередь передавали его слѣдующему за нимъ на ручкѣ и т. д.

На галерахъ должностными лицами, кромѣ альгвазилла, были: писарь, обязанный вести списки всего экипажа, держать счетоводство по приходу и расходу пищевыхъ и другихъ припасовъ. Это былъ такъ сказать судовой коммисаръ, человѣкъ свободный. Онъ назывался Scrivano. Въ помощь ему давался изъ каторжниковъ Scrivanello. *Муссъ* зависѣлъ также отъ коммисара и обязанъ былъ раздавать провизію командѣ. На галерахъ держался фельдшеръ; его называли barbierotto; въ помощь ему преимущественно изъ добровольцевъ давался слуга barbinetto. Фельдшеръ обязанъ былъ имѣть уходъ за больными и раненными и закупалъ медикаменты, а barbinetto брилъ шіурму. Экипажный *Кокъ* и капитанскій поваръ были также галерники. Они обязаны были готовить пищу для экипажа и офицеровъ и потому были прикованы около камбуза. Составъ галернаго экипажа былъ почти общій во всѣхъ націяхъ, но нельзя сказать чтобы былъ постоянный. Онъ въ разныя періоды подвергался различнымъ измѣненіямъ даже въ одномъ и томъ же государствѣ, смотря по обстоятельствамъ“. Это извлеченіе изъ записокъ капитана Пантеро-Пантеры, не даетъ еще точнаго понятія о жизни галерниковъ, жизни конечно суровой, безотрадной. Во время гоненія протестанства, гоненія жестокаго, неумолимаго, несчастныхъ, не признававшихъ папизма, также ссылали на галеры. Одинъ изъ такихъ горемыкъ католическаго фанатизма оставилъ по себѣ записки, которыя обрисовываютъ болѣе яркими красками галерную жизнь, чѣмъ передаетъ ее галерный капитанъ, служака и католикъ. Вотъ дословный переводъ:

„Комитъ, который есть въ тоже время и начальникъ шіурмы, хозяинъ или правильнѣе жестокій тиранъ по тому варварскому обращенію, которое онъ употребляетъ съ несчастными невольниками:—онъ находится всегда стоя въ кормовой части около капитана, для полученія отъ него приказаній. Два подкомита стоятъ одинъ на срединѣ, а другой на носу, вооруженные плѣтьми; они бьютъ ими по обнаженнымъ спинамъ невольниковъ, не переставая вглядываться въ малѣйшія движенія комита.

Когда капитанъ отдаетъ приказаніе начать греблю, комитъ

дастъ объ этомъ знать въ серебряный свистокъ, висящій у него на шеѣ. Этотъ сигналъ повторяется подкомитами и невольники спѣшатъ ворочать весла. Тактъ дается столь отчетливо, что пятьдесятъ веселъ кажутся однимъ; такъ продолжается гребля до новаго сигнала. Необходимость ровной гребли неизбѣжна, потому что, если бы которое либо весло ей измѣнило, то гребцы получали бы удары по головамъ слѣдущимъ за ними весломъ и сами били бы своихъ передовыхъ. Работа галерниковъ вошла въ поговорку и не безъ основанія, потому что она должа считаться самой тяжолой изъ всѣхъ, которымъ могутъ подвергаться эти несчастные. Представьте шесть человѣкъ прикованныхъ къ одной скамьѣ, нагихъ, какъ при рожденіи, упирающихся одной ногой на подножку, а другой на переднюю банку, держащихъ въ рукахъ громадной тяжести весло; вглядитесь какъ изгибается ихъ тѣло къ кормѣ и растягиваются руки чтобы толкать весло надъ спинами, находящихся впереди ихъ товарищей, распинающихся также какъ и они! Достигши извѣстнаго предѣла, они поднимаютъ вальки и едва лопасть начинаетъ тонуть въ водѣ, какъ всѣ державшіе валекъ тянутъ его отъ кормы къ носу съ такимъ усиліемъ, что скорѣе падаютъ чѣмъ садятся на свою банку, которая гнется подъ ними отъ стремительности движенія и съ которой они только что приподнялись, занося валекъ къ кормѣ. Ни одинъ свободный человѣкъ не былъ бы въ состояніи выдержать и часа такой пытки, но галерники-невольники продолжаютъ эту работу 10, 12 и даже 20 часовъ безъ отдыху. Въ такихъ случаяхъ комиты или кто либо изъ матросовъ, суютъ несчастнымъ гребцамъ въ ротъ по куску хлѣба обмоченнаго въ винѣ, чѣмъ предотвращается разстройство гребли, неизбѣжное при утомленіи и голодѣ. Если же кто либо изъ галерниковъ падаетъ отъ потери силъ, что случается не рѣдко, тогда его начинаютъ угощать плетьми до тѣхъ поръ, пока онъ теряетъ всѣ признаки жизни; затѣмъ онъ выкидывается въ море какъ дѣйствительный трупъ!“

Галеры, благодаря Бога, уже не существуютъ; религіозный фанатизмъ принялъ другіе болѣе мягкія формы, но впечатлѣніе галерной жизни не изгладилось между каторжниками; многія названія съ галеръ перешли въ приморскіе остроги и до сихъ поръ сохраняются острожниками, которые напр. свое сословіе называютъ шіурмой, нары—банками и т. п.

До сихъ поръ не было еще сказано ничего о *командирахъ галеръ*, избиравшихся большей частью изъ лицъ вліятельныхъ и богатыхъ въ особенности во времена рыцарства, которыхъ гордость и напыщенность не имѣла можно сказать предѣловъ, почему и вступленіе такого капитана аристократа на галеру, сопровождалось особенными, не лишенными интереса церемоніями, соблюдавшимися въ особенности въ XIII и XIV вѣкахъ. Когда вооруженіе, оснастка и нагрузка галеры окончены, экипажъ и офицеры собраны, тогда трубачи оповѣщаютъ о прибытіи командира особымъ сигналомъ и идутъ впереди церемоніальнаго шествія. Капитанъ входитъ на галеру, сопровождаемый свитой дворянъ, обязавшихся защищать корму. Всѣ безмолвствуютъ и ожидаютъ вопросовъ капитана, комиты стоятъ у входа. Капитанъ идетъ на корму, садится на кресло, стоящее на нѣкоторомъ возвышеніи, украшенное разными затѣйливыми орнаментами. Это его тронъ, съ котораго онъ отдаетъ всѣ приказанія сидя и встаетъ только при приближеніи непріятеля, одѣтый въ полное боевое вооруженіе. И такъ, капитанъ садится и принимаетъ почетныя привѣтствія отъ подчиненныхъ ему офицеровъ. Восемь оруженосцевъ распредѣляются на кормѣ и носу. Начальникъ арбалетчиковъ становится на одной сторонѣ судна, подкомитъ на куршеѣ, на носовой ея оконечности, а комитъ—на кормовой. Капитанъ, прежде чѣмъ оставить свой постъ, осматриваетъ флагъ, подъ которымъ онъ сидитъ, потомъ обозрѣваетъ оружіе (арсеналъ), расположенное подъ трельяжемъ, украшенномъ рѣзьбой и скульптурой и покрытомъ огромнымъ дорогимъ покрываломъ, котораго концы волочатся непремѣнно по водѣ, хотя бы и было заткано золотомъ, такъ требуетъ капитанъ—этотъ важный, богатый баринъ, желающій поражать всѣхъ своею роскошью и отвагой. Гербовый флагъ, распущенный на древкѣ, стоитъ съ правой стороны трельяжа и едва раздувается подъ тяжестью матеріи,—это флагъ капитана. Другіе флаги помѣщены на оконечностяхъ кормы—это флаги королевскій и адмиральскій, т. е. начальника флота. Около каждой уключины помѣщены небольшіе флажки съ гербомъ капитана; раздуваемые вѣтромъ, они шумятъ подобно шуму отъ тучи стрѣлъ (Жуанвиль, о флотѣ графа Яффы). За тѣмъ капитанъ приступаетъ къ обозрѣнію галеры. Онъ начинаетъ съ гребцовъ и веселъ, удостовѣряется хороши ли гребцы, сильны ли; при

чемъ комитъ рекомендуетъ ему крайнихъ гребцовъ управляющихъ ручкой (ихъ называютъ portolat, загребные). Производится пробная гребля при звукахъ трубачей, всѣми веслами за разъ или по очереди, впередъ, назадъ, тихо или наваливаясь. Послѣ этой пробы отдаютъ паруса и галера мчится повинуясь вѣтру и опытной рукѣ дюжаго рулеваго. Въ это время экипажъ беретъ оружіе и размѣщается по мѣстамъ, назначеннымъ дяя сраженія; паруса убираются и воздвигается моментально около гротъ мачты башня во всю ширину галеры, а длиною до 20 футъ, на которую взлѣзаютъ лучники. Эта башня ставится такъ, что подъ нею свободно проходятъ люди, а полъ ея защищенъ брустверомъ съ амбразурами (бойницами). На носу, въ кормѣ, въ срединѣ размѣщаются камнеметныя машины. У концовъ банокъ по бортамъ помѣщаются арбалетницы и 40 арбалетчиковъ образуютъ какъ бы плотную живую защиту. Приносятся каменья различныхъ размѣровъ для машинъ и рукъ и по 10 арбалетчиковъ становятся на носу и кормѣ. Тутъ же, подлѣ каменьевъ, кладутся зажигательные горшки, бросаемые и съ башни вмѣстѣ съ камнями. Горшки съ жидкимъ мыломъ, сосуды съ извѣстью—все это размѣщается также по бортамъ и на башнѣ. Пока все разстанавливается, капитанъ, чтобы не терять времени, осматриваетъ свою каюту, *бродъ-камеру* и всѣ помѣщенія подъ палубой. Все въ отличномъ порядкѣ, — онъ выходитъ на верхъ, все повѣряетъ, все осмартиваетъ, удостовѣряется въ качествѣ оружія, латъ, налокотниковъ, шлемовъ, щитовъ и прочаго боеваго вооруженія. Заставляетъ команду дѣлать примѣрныя движенія оружіемъ и оцѣниваетъ степень ихъ умѣлости. Всѣ вещи, найденныя не удовлетворительными, выбрасываются за бортъ. Окончивъ обозрѣніе, онъ возвращается къ своему посту, музыка играетъ воинственныя аріи и пурпуровый гвидонъ торжественно поднимается на гротъ мачтѣ. Послѣ всѣхъ такихъ продѣлокъ галера возвращается въ портъ и капитанъ съ такой же церемоніей съѣзжаетъ на берегъ.

Венеція еще параднѣе снаряжала свои суда и сопровождала свои церемоніи освященіемъ оружія духовенствомъ при епископѣ.

Украшенія. Читатели уже знакомы съ обычаями древнихъ народовъ украшать свои суда окраской, рѣзьбой, узорами

и т. п. Средніе вѣка перенесли этотъ обычай на свои суда и еще болѣе увеличивали роскошь. Въ древности паруса шили изъ пурпура съ золотомъ; въ 1520 г. на кораблѣ Генриха VIII паруса, вымпела, флаги шились изъ золотой ткани. Въ это же время, на парусахъ владѣтельныхъ особъ и богатыхъ людей помѣщались изображенія ихъ гербовъ, разныхъ аллегорій, символическихъ знаковъ, миѳологическихъ божествъ, напр.: тритона, наядъ, сиренъ и т. п. У купцовъ изображались лики святыхъ, Божіей Матери, писались избранныя молитвы, таинственныя слова, долженствовавшія предохранять корабль отъ опасностей и вліянія злаго духа. На судахъ купцовъ и рыбаковъ флаги, гвидоны, вымпела дѣлались обыкновенно изъ шелковыхъ тканей яркихъ цвѣтовъ и имѣли форму четыреугольниковъ, треугольниковъ, четыреугольниковъ съ вырѣзаннымъ при внѣшнихъ концахъ угломъ (гвидонъ) и составляли различныя значенія, смотря по тому, на какомъ мѣстѣ были подняты. Своеобразная на галерахъ роскошь состояла въ томъ, чтобы имѣть флаги такихъ большихъ размѣровъ, чтобы концы ихъ и концы вымпеловъ тащились по водѣ. Хроника передаетъ, что флагъ герцога Орлеанскаго (впослѣдствіи Людовика XII), командовавшаго флотомъ, посланнымъ въ 1494 г. въ Генуя, шилъ придворный портной королевскихъ конюховъ Sehan Pielles. Это былъ огромный штандартъ изъ желтой и красной тафты, длиною въ 50 локтей, а шириною въ 30. Онъ поднимался на шестѣ, помѣщавшемся на мачтѣ. Другой флагъ былъ меньшихъ размѣровъ въ 15 локтей длины для сигналовъ и еще третій четыреугольный. Эти три флага герцогскихъ цвѣтовъ имѣли на каждой сторонѣ изображеніе Божіей Матери въ серебряномъ облакѣ. Графъ Перисонъ сообщаетъ, что образа были писаны на тафтѣ королевскимъ художникомъ Бурдинсономъ и стоили 448 ливровъ. Флагъ у тампліеровъ (рыцарей храмовниковъ) назывался Bauceant. Онъ поднимался въ крайнихъ случаяхъ и служилъ символомъ отчаяннымъ и смертельнымъ войнамъ. Bauceant шили изъ красной тафты длиной въ 30, а шириной въ 3 локтя. На галерахъ мальтійскихъ рыцарей, паруса украшались огромной величины крестами этого ордена. Въ 1570 г. христіанская лига имѣла свой штандартъ, полученный 14 августа въ Неаполѣ, въ церкви св. Клары. Кардиналъ Гранвель вручилъ его донъ-Жуану Австрійскому.

На немъ было изображено распятіе Спасителя, а подъ нимъ помѣщены гербы папы, Венеціи и католическаго короля, соединенныя цѣпью въ знакъ союза. Ниже ихъ былъ гербъ донъ-Жуана. У Али, адмирала султана Селима, былъ въ Лепантѣ санджакъ (флагъ) краснаго цвѣта, обшитый желтой по краямъ матеріей. Въ срединѣ нарисованъ былъ широкій обоюдоострый мечь или двѣ скрещенныя сабли. Надъ ними виднѣлись надписи, взывавшія къ Богу и его пророку, писанныя на арабскомъ языкѣ. Послѣ лепантскаго погрома, гдѣ Али былъ убитъ, флагъ этотъ былъ отнятъ у Турокъ и въ настоящее время хранится въ венеціанскомъ арсеналѣ.

Съ наступленіемъ времени перерожденія искусства и вкуса въ новѣйшую эпоху, средневѣковыя затѣйливыя арабески, дорогіе флаги, раскрашенные паруса, религіозныя символическія изображенія уступаютъ мѣсто утонченному вкусу новѣйшихъ художниковъ и мѣняютъ направленіе. Въ XIV в., галера въ рукахъ этихъ талантливыхъ людей становится драгоцѣнной, изящной вещью, обдѣланной художественною рукою, подобно куску благороднаго металла въ рукахъ Бенвенуто-Челини; неизвѣстныя аллегоріи съ кормы ея исчезаютъ и замѣняются миѳологіей, изображаемой въ самыхъ утонченныхъ намекахъ. Филиппъ II, заказывая галеру для своего брата (1568), которому поручилъ командованіе флотомъ, пригласилъ для составленія украшеній художниковъ и скульпторовъ и вотъ на кормѣ галеры появилась исторія Язона и корабля Арго, что было очень кстати, ибо донъ-Жуанъ былъ кавалеромъ ордена Золотаго руна, а также и потому, что экспедиція на Мавровъ предполагалась на столько же опасной, какъ и первый походъ аргонафтовъ. Эта исторія была украшена статуями, изображавшими осторожность, отвагу, силу и справедливость. Въ одномъ изъ фризовъ была группа ангеловъ, поддерживающихъ эмблемы добродѣтели. По бокамъ кормы были: воинственный Марсъ, краснорѣчивый Меркурій, Прометей, Улисъ, затыкающій уши отъ пѣсней соблазнительныхъ сиренъ; съ другой стороны кормы, помѣстили Палладу, Александра Великаго, Аргуса и Діану. Во фризахъ группировались нимфы, тритоны, Эолъ, мореплаваніе, дельфины, черепахи, ликорнъ гонящій морскихъ чудовищъ, голуби, морскіе львы, олени, сатиры, Геркулесъ, случай, компасъ, водяные часы, астрономическіе инструменты, носорогъ,

слонъ и т. п. Обшивка, окрашенная бѣлой краской, была украшена гербами Испаніи и донъ-Жуана. Фантазія художниковъ подобнымъ же образомъ тѣшилась и надъ судами богатыхъ людей; въ 1698 г. на королевской галерѣ la Favorite, была изображена въ честь г-жи Ментенонъ полная исторія Паллады.

Во времена Людовика XIV декоративная часть на судахъ была особенно въ модѣ; для этого держались особые художники, а директоромъ *декоративнаго корабельнаго отдѣла* былъ знаменитый скульпторъ *Пюже*. Многіе изъ его прекрасныхъ работъ хранятся въ парижскомъ музеумѣ. Съ конца XVI в. и далѣе клерикализмъ вытѣсняетъ миѳологію и на кормахъ судовъ начинаютъ помѣщать изображенія религіозныя: образа Спасителя, Божіей Матери и святыхъ.

III.

Короткія суда. — Медленное улучшеніе судостроенія. — Значеніе слова нефъ въ средніе вѣка. — Нефъ какъ названіе судна особаго, своеобразнаго типа.— Первыя положительныя свѣдѣнія о нефахъ.—Нефы во флотѣ Людовика IX, ихъ конструкція, размѣры, внутреннее размѣщеніе и рангоутъ.—Окраска нефовъ.— Нефы торговые и военные, ихъ боевое вооруженіе.—Нефъ, подаренный Венеціанцами императору Эммануилу Коммину. — Перевозка на нефахъ богомольцевъ. — Египетскій корабль Иссисъ. — Нѣкоторые законы о числѣ экипажа и вооруженіе его на нефахъ.—Нефъ позднѣйшихъ временъ по введеніи артиллеріи.— Каракки. — Нѣсколько свѣдѣній о французскихъ каракках. — Большой караккон Франциска I. — Каракка Генуэзская. — Гальоны. — Гальоты.— Гукоры.—Марсильяны.-- Бертоны.—Маоны.--Карамуссалы.—Паландры.— Биландеры.—Жермы.—Полякры.—Тартаны.—Барки.—Барк-боты—Скафы.— Коки.— Фильвы или Копы. — Буссы. — Шняки. — Габары. — Шебеки. — Баленеры.— Карабеллы.

Начало короткихъ судовъ на столько же древнее, какъ и
судовъ длинныхъ. Сущность ихъ уже объяснена въ началѣ
книги. Переходя изъ вѣка въ вѣкъ, они долго сохраняли
свои существенные признаки и подчинялись лишь улучше-
ніямъ соотвѣтственно современному прогрессивному движенію
въ судостроеніи, вызывавшемуся въ свою очередь междуна-
родными потребностями. Очевидность послѣднихъ явственно
выражается на однообразіи въ типахъ судовъ, существовав-
шихъ во всѣхъ націяхъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ незна-
чительныхъ уклоненій въ построеніи каботажныхъ судовъ
при этомъ слѣдуетъ однакоже сказать, что измѣненія къ луч
шему шли очень туго; надо было нѣсколько столѣтій, чтоб
прибавилась мачта, или парусъ; что же касается до руле
въ видѣ веселъ, то они употреблялись нѣсколько тысяче
лѣтій. Документы для короткихъ судовъ, къ сожалѣнію, такж
какъ и длинныхъ, очень не многочисленны. Многіе авторы
упоминая названіе судна, ничего или очень мало говорятъ
его конструкціи и вооруженіи.

Названія *нефъ*, *судно*, *корабль* встрѣчаются не рѣдко въ старыхъ документахъ, но ни одно изъ нихъ не имѣло точнаго опредѣленія и скорѣе принадлежало вообще всѣмъ судамъ, чѣмъ какому нибудь разряду исключительно. Такъ, что всѣ эти названія были, такъ сказать, нарицательныя. *Нефъ*, Nef названіе французское, вѣроятно получило начало отъ nave, принятаго въ Италіи. У сѣверныхъ народовъ оно измѣнено въ neve, отсюда происходитъ navire. Какъ бы то ни было, но оно весьма часто употреблялось поэтами XII вѣка. Въ „осадѣ Іерусалима" nef употребляется какъ однозначащее съ vaisseau, т. е. корабль. Въ исторіи Англіи упоминается о *бѣломъ нефѣ*, на которомъ погибли двое сыновей короля Генриха, при переходѣ изъ Гарфлера въ Англію (1108—1152); но какихъ размѣровъ былъ этотъ нефъ, какое имѣлъ вооруженіе—не извѣстно; сохранились только свѣдѣнія, что онъ принадлежалъ нормандцу Томасу, предложившему свои услуги королю и просившему осчастливить его тѣмъ, чтобы перевезти его въ Англію на бѣломъ нефѣ; но король отказался, а довѣрилъ Томасу своихъ сыновей и свиту, состоявшую изъ 300 человѣкъ лучшихъ фамилій. Исторія передаетъ намъ, что молодые люди, оставшись безъ присмотра подпоили экипажъ и хотя ночь была лунная, тихая, но отъ безурядицы корабль приткнулся къ Катвильской мели и получилъ столь сильную течь, что всѣ бывшіе на нефѣ потонули; спасся только мясникъ изъ Руана, который и разсказалъ о случившемся несчастіи.

Первыя, довольно подробныя, свѣдѣнія о нефахъ находятся въ документахъ XIII в., а именно въ контрактахъ, заключавшихся довѣренными короля Людовика IX, съ Венеціей, Генуей, Марселью, когда онъ собиралъ флоты для двухъ Крестовыхъ походовъ. Эти суда не имѣли веселъ и должны были строиться по образцу нефа, называвшагося Comtesse de l'Hopital. За наемъ этихъ нефовъ платилось по 1,300 маркъ-стерлинговъ. Документы XIV и послѣдующихъ столѣтій становятся гораздо полнѣе и опредѣлительнѣе. Изъ нихъ видно, что названіе нефъ принадлежало особаго рода судамъ самыхъ большихъ размѣровъ. По этимъ документамъ можно прослѣдить всѣ измѣненія въ конструкціи и вооруженіи, которымъ подвергались эти суда; что нефы были военные и купеческіе; что изъ обыкновенныхъ нефовъ стали строить

нефы-каракконы, т. е. въ конструкціяхъ судовъ соединять типы нефа и каракки. Наконецъ, какъ тѣ, такъ и другія, улучшаясь въ своихъ качествахъ, утрачиваютъ свои названія и перерождаются въ XVII вѣкѣ въ линейные корабли; эти въ свою очередь ростутъ до громадныхъ размѣровъ и уступаютъ мѣсто судамъ броненоснымъ.

Изъ всего сказаннаго очевидно, что нефы были суда, положившія въ средніе вѣка начало къ переходу отъ веселъ къ парусности и что имъ суждено было испытать всѣ перемѣны въ судовомъ совершенствованіи. Исторія эта любопытна и предлагается здѣсь читателямъ вкратцѣ. Прилагаемый рисунокъ можетъ дать понятіе о внѣшности въ конструкціи и вооруженіи нефовъ XIII в. Фиг. 49.

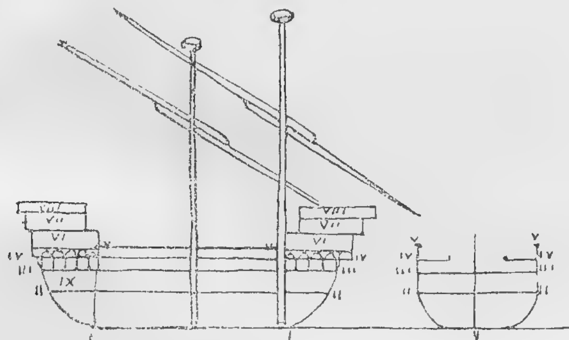


Фиг. 49.

Обращаясь къ документамъ временъ Людовика IX, когда онъ готовился къ первому крестовому походу, видно, что самые большіе нефы были построены въ Венеціи; между ними наибольшій былъ la Roche-Forte, имѣвшій въ длину по верху 110 футъ, не считая кормовыхъ и носовыхъ надстроекъ *). Во флотѣ Людовика IX было до 1800 судовъ

*) Во всѣхъ послѣдующихъ объясненіяхъ о надстройкахъ, слова надстройка, ярусъ, этажъ просимъ считать равнозначущими.

разныхъ размѣровъ, собранныхъ изъ различныхъ государствъ сѣверныхъ и южныхъ морей; нося одни и тѣ же названія, они имѣли одинаковыя конструкціи и вооруженія, почему для нефовъ XIII в. предлагается описаніе нефа la Roche-Forte. Фиг. 50.



Фиг 50

Здѣсь изображены два вертикальныхъ сѣченія la Roche-Forte: продольное и поперечное, длина по килю I—I—70 ф., а по верхней полупалубѣ IV—IV—110 ф.; разстояніе первой палубы (нижней) II—II отъ киля 11 ф., верхняя палуба III—III отстояла отъ нижней на 6 ф., высота полупалубъ или корридоровъ IV—IV отъ верхней—5 ф. Между первой и второй палубами въ кормѣ устраивалось помѣщеніе для капитана. IX называлась *парадизъ*. V — V — верхняя линія борта надъ корридорами возвышалась на 7 ф., слѣдовательно вся высота нефа I—V безъ надстроекъ доходила до 29 ф. Надстройки дѣлались на кормѣ и носу и составляли двѣ каюты въ носу и столько же въ кормѣ, расположенныя одни надъ другими; нижнія назывались b a n n u m, а верхнія s u p e r b a n n u m, а надъ ними на крышѣ верхнихъ каютъ устраивались площадки, огражденныя бортами (bellalorium), дѣлавшимися иногда въ видѣ бойницъ, гдѣ помѣщалось во время сраженій войско и откуда бросались абордажные крючья (дреки). Каюты эти строились, какъ видно на чертежѣ, уступами, выходившими за судно. Онѣ во внѣшнихъ концахъ своихъ были уже внутреннихъ и походили на отрѣзки пирамидъ. Надстройки эти дѣлались изъ легкихъ досокъ, а иногда состояли изъ тонкаго переплета, въ родѣ клѣтки, обтягивавшагося парусиной или иной тканью. Каж-

дая изъ надстроекъ, начинаясь отъ концовъ верхней палубы, имѣла по 11 ф. длины. Носъ и корма самаго корпуса судна имѣли одинаковые размѣры въ ширинѣ и закруглялись одинаково у форъ и ахтеръ штевней, отъ чего горизонтальное сѣченіе у *грузовой ватерлиніи* походило на четырехъугольникъ, съ закругленными углами, да и самое судно походило на ящикъ съ тупыми углами и нѣсколько заостреннымъ дномъ. Длина нефа съ надстройками была въ 132 ф., а полная высота отъ киля до верхней палубы надстроекъ доходила до 39 ф. Ширина нефа была въ 41 ф., осадка по ватеръ-линію до 12 ф., а водоизмѣщеніе было въ 500 тоннъ или 30000 пудовъ.

Въ кормовой части, съ обеихъ сторонъ устраивались отверстія для короткихъ съ широкими лопастями веселъ, исправлявшихъ должность руля; впрочемъ такое устройство рулей было общее для всѣхъ судовъ того времени. Въ палубахъ устраивались *люки*, т. е. отверстія для пропуска свѣта. Въ нихъ же ставились *траны* для сообщеній. Для освѣщенія каютъ въ бортахъ прорѣзывали *порты*, что подтверждается слѣдующимъ разсказомъ Жуавиля, сопутствовавшаго короля Людовика IX, въ его первомъ крестовомъ походѣ: „когда въ парадизѣ королевы Маргариты отъ неосторожности ея фрейлины загорѣлись занавѣски, королева сорвала ихъ и выбросила изъ порта, чѣмъ предотвратила на нефѣ пожаръ“. Ночью нефы освѣщались фонарями. Изъ законовъ того времени видно, что на каждомъ нефѣ число фонарей равнялось числу команды. По всей вѣроятности, они зажигались всѣ за разъ только въ крайнихъ случаяхъ.

Полупалубы поддерживались *пиллерсами* (колонами) и вмѣстѣ съ тѣмъ служили сообщеніями между носомъ и кормой. Въ кормовыхъ и носовыхъ надстройкахъ устраивались каюты для служащихъ на нефахъ и пассажировъ, послѣдніе помѣщались также подъ полупалубами.

На нефахъ было по двѣ мачты однодеревки. Задняя ставилась на срединѣ и почти равнялась длинѣ киля, а передняя ставилась на оконечности киля и была выше первой. На вершинахъ мачтъ насаживались коробки или бесѣдки, для наблюденій что происходитъ на морѣ: нѣтъ ли судовъ, много ли ихъ, дружественныя ли они или враждебныя, не

видѣнъ ли берегъ и т. п. На мачтахъ было по одному треугольному рейковому парусу (латинскому). Реи составлялись изъ двухъ деревъ, какъ изображено на продольномъ разрѣзѣ la Roche-Forte. Длина рея на передней мачтѣ равнялась длинѣ киля, на задней—онъ былъ короче, какъ и самая мачта.

При такихъ размѣрахъ мачтъ и реевъ, паруса конечно были очень велики. Хотя на нихъ были рифъ-сензи, съ помощью которыхъ можно было соразмѣрять ихъ площадь съ силой вѣтра, но во всякомъ случаѣ управляться съ ними было очень трудно, въ особенности при переходѣ съ одной *линіи вѣтра* на другую (поворотѣ), когда приходилось переносить и реи. Надо думать, что реи не рѣдко ломались, потому что на нефахъ полагалось имѣть въ запасѣ по три рея для каждой мачты.

Нефы окрашивались различными красками, смотря по прихоти и фантазіи владѣльцевъ. Впрочемъ каждая нація имѣла свои любимыя цвѣта. Генуэзскій историкъ Бартоло Скриба упоминаетъ о нефахъ, окрашенныхъ бѣлой краской, на которой были красные кресты и щитъ Св. Георгія Побѣдоносца въ бѣломъ полѣ. Въ XVI в. въ Генуѣ былъ въ ходу красный цвѣтъ. Такой же употреблялся и въ Венеціи, и на картинахъ того времени суда и галеры окрашены киноварью или сурикомъ. Красный цвѣтъ былъ въ такой модѣ, что вымпела и флаги шились изъ красной матеріи. Кормы окрашивались иногда синей краской, а иногда синей, бѣлой и красной вмѣстѣ. Для выраженія печали окрашивали: иногда всѣ суда черной краской, иногда одну корму, а иногда проводили только черныя полосы. Иные капитаны галеръ и другихъ судовъ, носившіе по комъ-либо трауръ, заводили на это время черные паруса. Иногда даже и флаги поднимались черные. Черные паруса поднимались и помимо траутра по ночамъ, для того, чтобы не быть замѣченнымъ непріятелемъ.

Такія паруса въ этомъ случаѣ назывались *волчьими*, потому что судно, убѣгая преслѣдованія непріятеля, уходило отъ него со всѣми предосторожностями, крадучись какъ волкъ.

При каждомъ нефѣ было по три шлюпки; двѣ меньшія во время походовъ поднимались на палубу; самая большая

не помѣщалась, почему привязывалась позади нефа и тащилась во время плаванія. Длина ея доходила до 47 ф. Она была 24 весельная, имѣла *камбузъ* и два якоря. Сохранилось любопытное преданіе, что Людовикъ IX сажалъ во время плаванія на эти шлюпки провинившихся пилигримовъ изъ низшихъ классовъ. Такъ какъ на шлюпкѣ былъ камбузъ, то они могли варить себѣ пищу; не менѣе того наказаніе было жестокое, ибо въ свѣжій вѣтеръ волны попадали въ шлюпку и ее безпрерывно надо было отливать. Послѣ Людовика такая исправительная мѣра долгое время употреблялась въ нѣкоторыхъ европейскихъ флотахъ, но только во время якорныхъ стоянокъ, потому что съ усовершенствованіемъ кораблестроенія, всѣ гребныя суда во время похода начали поднимать на палубу и подвѣшивать по бортамъ на *шлюпъ-балкахъ*. Якорей было 20, но вообще ихъ было 7, 15 въ 65—98 пуд. и зависѣло отъ величины судна. Такое громадное число не покажется страннымъ, если принять во вниманіе отсутствіе всякихъ механизмовъ для подъема ихъ изъ воды. Якоря поднимались или шлюпками или канаты якорные тянулись въ ручную (воротовъ ни горизонтальныхъ, ни вертикальныхъ не было); если сила не одолѣвала, то канаты обрубали и бросали возню съ якоремъ, что случалось обыкновенно при твердыхъ грунтахъ и въ особенности послѣ бурь, когда якорныя лапы глубоко заходили въ морское дно. Канатовъ полагался двойной комплектъ. Они были пеньковые. Вѣсъ этихъ 20 якорей почти равнялся вѣсу 5 якорямъ, составлявшимъ наибольшее число якорей на судахъ XVII и XVIII вѣковъ; слѣдовательно каждый якорь нефа былъ въ четыре раза легче позднѣйшаго корабельнаго якоря. Провизія, вода, вино и другіе судовые запасы помѣщались въ трюмѣ, который раздѣлялся для сего перегородками. Между нижней и верхней палубами жила команда; на военныхъ большихъ нефахъ подобно описываемому она доходила до 130 челов. На нефахъ, составлявшихъ флоты Крестовыхъ походовъ, перевозилась, кромѣ пѣхоты, и кавалерія съ лошадьми. Лошадей помѣщали въ трюмахъ, на нарочно для того устроенныхъ помостахъ около 5 ф. отъ киля, такъ что высота отъ него до нижней палубы равнялась почти 7 ф. При длинѣ киля въ 47 ф., т. е. гораздо меньшихъ размѣровъ противъ la Roche Forte, помѣщали 50 лошадей. Для

ввода их туда, устраивались въ кормѣ двери также какъ въ шеландахъ. Помѣщеніе, безъ сомнѣнія, было тѣсное. Несчастныя животныя, лишенныя свѣта, не могли лежать, ибо были подвѣшены на широкихъ подпругахъ; ноги ихъ едва касались полу и безъ сомнѣнія должны были отекать; для устраненія этого ихъ стегали бичами, чтобы онѣ не застаивались.

Нефы должны были быть вообще судами помѣстительными; Жуанвиль свидѣтельствуетъ, что на нефѣ, перевозившемъ короля Людовика IX, было 800 человѣкъ. Если принять во вниманіе, что въ этомъ числѣ были 500 человѣкъ войска съ оружіемъ и боевыми запасами, рыцарей изъ аристократическихъ фамилій, требовавшихъ хотя нѣкотораго комфорта, свита короля и королевы, и что возвратный путь короля изъ похода съ острова Кипра до Гіерскихъ острововъ продолжался 10 недѣль, не терпя нужды въ провизіи и водѣ, то надо сознаться, что судостроеніе въ XIII вѣкѣ было развито весьма значительно и что суда, называвшіяся нефы, были дѣйствительно велики и вмѣстительны.

Здѣсь кстати замѣтить, что большіе корабли строились еще раньше и припомнить читателямъ нѣкоторыя указанія, какъ напримѣръ о корабляхъ Филофатора и Гіерона Сиракузскаго, но эти разсказы носятъ на себѣ характеръ басни и были помѣщены ранѣе, чтобы не нарушать порядка въ интересѣ изложенія; позднѣйшія же свидѣтельства не похожи вовсе на вымыселъ и подтверждаются несомнѣнными фактами.

Такъ, Синами въ жизнеописаніи императора Эммануила Комнина, по поводу событій 1172 года, говоритъ, что одинъ богатый и знатный Венеціанецъ построилъ такой громадный корабль, какого никогда не встрѣчалось ни въ одномъ изъ византійскихъ портовъ. Владѣлецъ продалъ его венеціанскому правительству, а оно подарило его императору Эммануилу, бывшему въ то время въ дружескихъ съ нимъ сношеніяхъ. Между тѣмъ, поведеніе Венеціанъ, проживавшихъ въ Константинополѣ и другихъ византійскихъ городахъ, было на столько нагло и не выносимо, что императоръ Эммануилъ, раздраженный ихъ поступками (1172 г.), приказалъ всѣхъ подданныхъ Венеціанской республики, гдѣ бы они ни были, арестовать и разсадить по тюрьмамъ. Одному изъ задержанныхъ въ Константинополѣ, удалось какъ-то достичь до им-

ператора и уговорить его, оставить его какъ заложника; дѣло удалось и соотечественники Венеціане были освобождены. Не довѣряя однако же двуличневому поведѣнію императора, Венеціанцы рѣшились бѣжать. Въ это время на Константинопольскомъ рейдѣ стоялъ корабль—подарокъ ихъ правительства, они воспользовались этимъ случаемъ перебрались на него ночью и вышли въ море. Утромъ истина открылась, поднялась тревога и за бѣглецами была послана погоня изъ судовъ, метавшихъ греческій огонь; догнавъ уведенный корабль въ Абидосскомъ проливѣ, они пытались его сжечь, но Венеціане, знавшіе какимъ средствомъ можно сдѣлать этотъ огонь безвреднымъ, обложили корабль сукномъ, намоченнымъ въ уксусѣ, не переставая метать въ Грековъ стрѣлы и копья. Корабль былъ очень высокъ, почему и положеніе бѣглецовъ было выгоднѣе Грековъ, которые много страдали отъ защитниковъ. Между тѣмъ и вѣтеръ имъ благопріятствовалъ и бѣглецы благополучно избѣжали преслѣдованія.

Нельзя не пожалѣть что исторія не оставила никакихъ данныхъ о размѣрахъ корабля гиганта. Есть только одно свидѣтельство грека Нисетиса о томъ, что онъ былъ трехъ мачтовый, а дожъ Дандоло, упоминая о событіи, приравниваетъ его величину—величенѣ двадцати галеръ! По всей вѣроятности почтенный дожъ дѣйствовалъ по пословицѣ „у страха глаза велики“, но въ Марсельскихъ статутахъ есть одна статья закона, по которому частнымъ арматорамъ дозволялось принимать на свои суда до 1000 пилигримовъ. По уставу, на такихъ большихъ судахъ было не менѣе 100—150 человѣкъ экипажа, а потому едвали будетъ ошибка предположивъ, что бѣглецовъ на уведенномъ кораблѣ было до 1500 человѣкъ. Въ этомъ же уставѣ опредѣляется порядокъ размѣщенія и указанъ порядокъ какъ должны спать эти peregrini и наконецъ плата за переѣздъ. Имъ обыкновенно подвѣшивали койки, т. е. четыреугольную парусину въ $5\frac{1}{4}$ ф. длины и $1\frac{1}{2}$ ф. ширины. Она подвязывалась за углы подъ палубой и въ ней должны были спать два человѣка такимъ образомъ, чтобы гдѣ была голова одного тамъ были ноги другаго. Нечего и говорить, что ни тотъ, ни другой не могъ похвалиться просторомъ и удобствомъ, но фанатическое усердіе къ путешествію ко святымъ мѣстамъ было до того сильно въ тѣ

времена, что каждый стремился совершить его, не смотря ни накакія неудобства и лишенія. Старый, малый, богатый и бѣднякъ, купецъ, рыцарь и монахъ, мужчины и женщины шли на перебой и наполняли суда, отправлявшіяся въ Палестину. Въ числѣ путниковъ находились и искатели приключеній, съ жаждой подраться съ невѣрными и вкусить прелѣсти бродячей жизни исполненной всякихъ лишеній, случайной наживы грабежемъ, игрой, пьянствомъ и развратомъ, въ который впадали зачастую ревностныя богомолки, сопровождавшія войска въ Палестину подъ личиной благочестія. Историки того времени свидѣтельствуя о современномъ религіозномъ броженіи, говорятъ, что не смотря па массы судовъ, занимавшихся перевозкой богомольцевъ, ихъ часто не доставало чтобы удовлетворить всѣхъ путешественниковъ; что судохозяева мало имѣли выгоды отъ такого промысла, по тому что пассажиры авантюристы часто не платили за проѣздъ, не смотря на уговоръ, да сверхъ того, по понятіямъ того времени, многіе судухозяева, какъ люди религіозные, забирали бѣдняковъ богомольцевъ безплатно, „ради Христа", а многіе хотя бы и не хотѣли перевозить ихъ даромъ, но не рѣшались отказать чтобы не сочли ихъ за богоотступниковъ.

Плата за перевозъ одного человѣка въ большихъ каютахъ полагалась въ 4 ливра, подъ верхней и средней палубами 60 су., въ помѣщеніи же надъ трюмомъ и надъ конюшней, гдѣ почти не было свѣту и мало воздуху 40 су.

Другое свидѣтельство о вмѣстительности нефовъ встрѣчается въ разсказѣ Жофруа де-Виль-Гардуеня объ осадѣ Константинополя; онъ говоритъ, что вмѣстѣ съ посольствомъ прибыли пять нефовъ, полные пилигримовъ и рыцарей, всего въ количествѣ 7000 человѣкъ. Слѣдовательно на каждомъ изъ нихъ было почти по 1170 человѣкъ конечно съ багажемъ, оружіемъ и т. п. Надо вообще сказать, что документы о морскомъ судостроеніи въ XII в. не многочисленны, а потому тѣмъ болѣе драгоцѣнны при изслѣдованіи старины и постепеннаго движенія въ совершенствованіи судостроенія. Если очевидное улучшеніе существовало въ гребныхъ или такъ сказать длинныхъ судахъ, то нѣтъ сомнѣнія, что современно ему улучшались и увеличивались въ размѣрахъ и суда парусныя. Когда развилась торговля и упрочились международныя сношенія, перекинувшись за Геркулесовы

столбы и въ Черное море, тогда судостроеніе началось быстро улучшаться; начались неизбѣжныя заимствованія этихъ улучшеній одной націи отъ другой; океанъ указалъ на необходимость прочной и крѣпкой стройки, а торговля потребовала судовъ большихъ размѣровъ для перевозки наибольшихъ грузовъ. Вотъ тѣ причины, которыя заставили правительства и арматоровъ строить большія суда, и съ грузовыми качествами соединять качества мореходныя.

Люціанъ упоминаетъ о египетскомъ кораблѣ *Исисъ*, длиною въ 180 футъ, шириною въ 45 футъ и вышиною отъ киля до верхней палубы 43 ф., который за одинъ разъ могъ поднять годовой урожай ржи всей Аттики и это было во II в. нашей эры. Если сравнить его съ недавно брошенными деревянными кораблями, то размѣры Исиса почти подойдутъ къ размѣрамъ 84 пуш. корабля. Какъ же не дивиться предпріимчивости и искусству древнихъ и какъ можно отказаться отъ прогресса нашихъ предковъ? Вообще, разбирая документы, относящіяся до судостроенія, можно придти къ такому заключенію, что въ постройкѣ и сооруженіи судовъ, начиная отъ XIII в. и даже до XVI в. включительно, есть много сходства. Однако же въ XVI в. среднюю мачту у гальоновъ и нефовъ (naves) стали дѣлать равную длинѣ судна по килю и носовую парусность начали уменьшать, увеличивая ее въ то же время на срединѣ. За тѣмъ переднюю мачту отодвинули нѣсколько къ срединѣ, а на носу и кормѣ стали прибавлять по не большому парусу, поднимая мачту временно. XVI вѣкъ можно признать за родоначальника современныхъ намъ судовъ, но современныя суда (разумѣя суда парусныя первой половины нашего столѣтія) различествуютъ отъ своихъ родоначальниковъ болѣе смѣлыми отступленіями, чѣмъ таковое существуетъ въ судахъ XIII—XVI вѣковъ. Любопытно, что въ XIII в. каждый матросъ и лоцманъ могли имѣть при себѣ матрацъ не болѣе 15 ф., если же вѣсъ его превосходилъ эту цифру, то они обязаны были платить хозяину судна какъ бы за наемъ матраца.

XIV в. также какъ и XIII имѣлъ свои большіе корабли. Было уже сказано, что торговыя выгоды заставляли увеличивать ихъ размѣры. Необходимость защищать торговлю, побуждала къ тому же и правительства. Они старались о сильномъ вооруженіи кораблей и снабженіи ихъ многочислен-

нымъ экипажемъ. Опытъ и военныя средства того времени, указывали на необходимость строить ихъ высокими, чтобы поражать противника съ высоты, имѣть большую парусность для скораго хода и солидную постройку, чтобы бороться съ непогодой. Купцы и арматоры сознавали ту же потребность для возможности сопротивляться кораблямъ враждебныхъ націй и отбиваться отъ пиратовъ. Такъ напримѣръ, четыре каталонскіе купеческіе корабля (1334 г.) на пути въ Сардинію были атакованы десятью генуэзскими галерами и отбились. Исторія говоритъ, что на четырехъ изъ нихъ было кромѣ экипажа въ 80—90 чел., 1800 солдатъ и около 500 рыцарей. Бартоломей Феррарскій разсказываетъ, что въ 1355 г. каталонскій нефъ завезъ изъ Сардиніи въ Испанію 480 чел. плѣнныхъ генуэзцевъ и, къ сожалѣнію, разбился. На этомъ нефѣ было 80 чел. экипажа.

Законы того времени опредѣляютъ число экипажа по числу тоннъ водоизмѣщенія. Такъ напр. каждое судно, будетъ ли то нефъ, кокъ или иное, поднимающее 1500 тоннъ (20000 квинталовъ), должно имѣть въ мирное время 120 чел. экипажа, а въ военное на каждую тысячу квинталовъ по человѣку добавочныхъ, т. е. 140 человѣкъ.

По уставу дона Педро Аррагонскаго 1354 г., каждый трехпалубный нефъ могъ ходить свободно куда хотѣлъ, кромѣ непріятельскихъ земель, но при этомъ долженъ имѣть 150 чел. экипажа, въ томъ числѣ 80 матросовъ, 40 арбалетчиковъ и 30 чел. разной прислуги. Для двухпалубныхъ нефовъ полагалось 100 чел., изъ нихъ 60 матросовъ, 20 арбалетчиковъ и 20 служителей. Арбалетчики должны были имѣть латы на груди и спинѣ, шлемы, налокотники, наколенники, арбалеты. На каждомъ нефѣ должно было находиться достаточное число пикъ, интрепелей и вообще всякаго оружія. Въ томъ же уставѣ постановлено, чтобы всѣ суда обшивались снаружи кожей, вѣроятно для предохраненія отъ греческаго огня. Что суда, отправляясь въ дальнія плаванія, не должны покидать другъ друга, развѣ что будутъ разлучены бурей, для того, чтобы имѣть возможность подать взаимную помощь отъ нападенія пиратовъ. Въ статьѣ о галерахъ было упомянуто о числѣ ихъ, выставленныхъ королемъ Эрикомъ Норвежскимъ для Филиппа Красиваго, короля французскаго, во время войны его съ Англіей. Эрикъ заключилъ особый

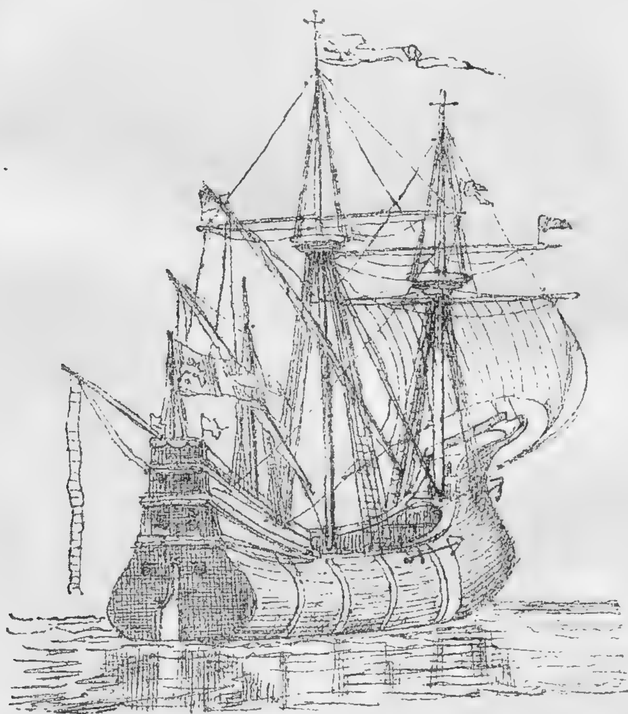
договоръ съ Филиппомъ и кромѣ галеръ вооружилъ еще 200 нефовъ; они посланы были къ берегамъ Гасконіи, съ обязательствомъ захватывать всѣ англійскія суда, какія имъ встрѣтятся. Такимъ образомъ флотъ Филиппа состоялъ изъ 57 галей и гальотовъ и 223 нефовъ, кромѣ галеръ. При этомъ Эрикъ договорился, что кампанія должна была продолжаться только четыре лѣтнихъ мѣсяца до сентября.

До введенія на судахъ огнестрѣльныхъ орудій, средства для нападенія и защиты оставались тѣ же, что и прежде. Въ одномъ изъ нормандскихъ статутовъ XIV в. помѣщено, что арбалетчики, т. е. стрѣлки, получали жалованье болѣе простыхъ матросовъ и пять процентовъ изъ призовъ. Имъ также отдавались въ собственность стрѣлы, дротики и всѣ вообще призовые боевые снаряды. Въ средніе вѣка военные нефы снабжались еще желѣзными шариками съ тремя заостренными иглами (tribuli trivulgi, trivoli); ихъ бросали въ непріятеля. Шарики эти, падая на палубы, мѣшали свободно ходить, ибо ступившіе на нихъ накалывали себѣ ноги. Сануто упоминаетъ о разведенномъ мылѣ, которое разливали на непріятельскую палубу, отъ чего она становилась скользкой и заставляла людей падать. Также бросали горшки съ зажигательными составами, которые, разбиваясь, самовозгорались. Употребляли мелкую известь и также бросали въ лицо противнику.

Въ нефахъ XVI столѣтія видно много измѣненій противъ своихъ предшественниковъ. Въ конструкціи первыхъ носъ и корма имѣли одинакія закругленія, ихъ можно по просту назвать скуластыми или пузатыми; въ нефахъ XVI в. корма строится обрубленною, плоскою. Бока старыхъ нефовъ были прямые безъ уклоновъ, отъ чего ширина всѣхъ палубъ была одинаковая. Въ XVI в. ширина у грузовой ватеръ-линіи болѣе чѣмъ у верхней палубы. Система такой постройки первый разъ замѣчена у англичанъ и введена была съ цѣлью, чтобы затруднить переходъ на суда во время абордажей. Надстройки, правда, оставались долгое время, но получили также нѣкоторыя измѣненія. Въ XVI в. уже введена была артиллерія, которую начали ставить въ палубахъ и въ бортахъ прорѣзывать порты.

Вооруженіе и оснастка также значитѣльно измѣнились. На нефахъ и другихъ парусныхъ судахъ начали ставить по

три и даже по четыре мачты и на переднихъ двухъ мачтахъ поднимать прямые, т. е. четыреугольные паруса, по два на каждой, одинъ надъ другимъ. Но пушекъ ставили еще немного, какъ это видно изъ приведеннаго рисунка генуэзскаго нефа этого столѣтія. Фиг. 51.

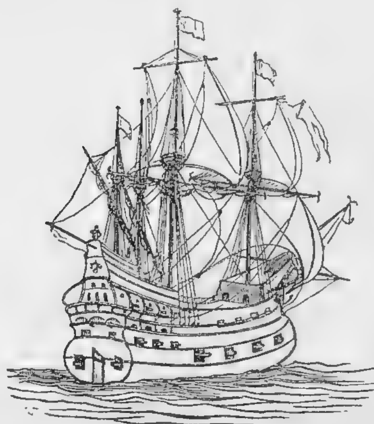


Фиг. 51.

Существенное усовершенствованіе замѣтно въ устройствѣ руля: его стали навѣшивать на крючьяхъ, прикрѣплявшихся къ рулю и входившихъ въ петли, прикрѣпленныя къ ахтеръштевню.

Къ концу XVI в. на нефахъ носовая часть уже оканчивается не козырькомъ, а надстройкой, нѣсколько выдающейся за форъ-штевень, состоявшей изъ двухъ вертикально поставленныхъ стѣнокъ, сходившихся подъ острымъ угломъ, въ родѣ того, какъ на фиг. 44, изъ которой исходитъ наклонная мачта *(бушпритъ)*, на ней подвѣшивался *блинда-рей* и растягивался (ставился) парусъ *блиндъ*. *Фокъ* и *гротъ* мачты

имѣютъ *стеньги* и *марсы*; два нижнихъ паруса *фокъ* и *гротъ* и *форъ* и *гротъ марсели*. Двѣ заднія мачты однодеревки имѣютъ по одному косому парусу и марсы. На нокахъ фока и грота реевъ, а также на концѣ бушприта у военныхъ нефовъ дѣлались абордажные крючья, которыми зацѣплялись за *снасти* непріятельскаго корабля. Фиг. 52.


Фиг. 52.

Въ конструкціи замѣтно, что носовая часть остается также скуластой, какъ и прежде, но къ кормѣ корпусъ какъ будто нѣсколько съуживается, заканчиваясь прямой срѣзной кормой, идущей къ верху надстройками, уменьшающимися по мѣрѣ ихъ возвышенія въ своей ширинѣ и обнесенными галлереями для постановки орудій. Въ нижней палубѣ въ кормѣ прорѣзаны порты для стрѣльбы при отступленіи, а бортовыя орудія размѣщены по двумъ палубамъ не по всей ихъ длинѣ и нижнія отстоятъ отъ воды довольно близко. Общій видъ военнаго нефа (фиг. 52) довольно красивъ и внѣшностью своею близко походитъ на генуэзскую каракку (фиг. 54) и разнится отъ нее числомъ мачтъ и оснасткой бушприта. На такомъ нефѣ ставилось до 36 орудій различныхъ, впрочемъ, небольшихъ калибровъ (см. артиллерія). Большіе нефы имѣли до 1000 тоннъ водоизмѣщенія.

Каракки — парусныя суда, пользовавшіяся большою извѣстностію въ XIV, XV и XVI столѣтіяхъ. Общее мнѣніе современниковъ относитъ ихъ введеніе португальцамъ. Венеція строила ихъ для себя въ XIV вѣкѣ и употребляла какъ транспортныя суда. Донъ Педро въ своей хроникѣ говоритъ, что „семь кастильскихъ галеръ, крейсеровавшія около Маіорки (1359 г.), захватили венеціанскую каракку и привезли ее въ Картагену; что она была трехпалубная“ и слѣдовательно была высокая. Другой случай плѣненія каракки разсказывается въ хроникѣ Педро-Нино подъ 1401 годомъ. Дальнѣйшихъ свѣдѣній о каракках XIV в. не имѣется, почему и

приходится помѣстить здѣсь рисунокъ каракки XV столѣтія, взятый изъ собранія рисунковъ судовъ Парижской библіотеки. Фиг. 53.



Фиг. 53.

Въ XVI в. каракки начали вводиться въ употребленіе во французскомъ флотѣ. Каракка la Belle Cordeliere, построенная Арморинанами на суммы королевы Анны Бретаньской, считалась красивѣйшимъ судномъ во французскомъ флотѣ. При Людовикѣ же XII съ ней соперничала каракка шаранта, красивѣйшая и сильнѣйшая изъ всѣхъ судовъ того времени. Она находилась въ эскадрѣ подъ командой адмирала Филиппа de Ravestain, снаряженной въ Средиземныхъ портахъ для войны противъ турокъ. Жанъ д'Отонъ, видѣвшій эту каракку, говоритъ, „что на ней было 1200 чел. экипажа, 200 орудій, изъ которыхъ 12 были на колесныхъ станкахъ и стрѣляли большими каменьями и кипелями. Провизіи она могла помѣстить на 9 мѣсяцевъ и считалась отличнымъ ходокомъ, обгонявшимъ любаго пирата, потому что она могла носить много парусовъ, превосходно размѣщенныхъ".

Изъ исторіи французскихъ войнъ (1545 г.) видно, что Франциском I было нанято для содѣйствія флоту въ войнѣ съ Англіей 10 Генуэзскихъ караккъ и что большая ихъ часть погибла по небрежности лоцмановъ, при проводѣ ихъ въ устьѣ нижней Сены. Въ 1545 г. Францискъ I постро-

илъ въ Нормандіи прелестную каракку богато изукрашенную рѣзьбой, съ такими высокими палубами и замками (надстройки) и столь сильно вооруженную, что, въ отличіе отъ прочихъ, король прозвалъ ее *большая каракка* или *караккон̀ъ*. На ней стояло 100 мѣдныхъ орудій разныхъ калибровъ; она имѣла прочную оснастку и считалась отличнымъ ходокомъ и сильнѣйшимъ современнымъ судномъ. Назначивъ ее въ эскадру для военныхъ дѣйствій противъ Англичанъ, король избралъ ее для мѣстопребыванія адмирала Клодъ-д'Анебо. Экспедиція готовилась въ бухтѣ de la ville Française. Адмиралъ поднялъ свой флагъ, вышелъ на рейдъ и ожидалъ короля, желавшаго посѣтить флотъ передъ кампаніей. Король вышелъ изъ Гонфлера, сопровождаемый многочисленной и блестящей свитой. Адмиралъ разцвѣтилъ ее флагами и въ ожиданіи посѣщенія приготовилъ роскошное угощеніе. Музыка играла, палили пушки, пажи уже разносили вино и фрукты; король любовался образцовымъ порядкомъ на каракѣ, которая на другой день должна была бить Англичанъ своими 100 орудіями. Вдругъ раздаются крики: пожаръ, спасайте короля! Крики были справедливы, загорѣлось около камбуза и пламя быстро побѣжало по рангоуту. Со всего флота понаѣхали шлюбки для спасенія людей и всего что было по цѣннѣе; каракку же спасти не было возможности, огонь быстро охватывалъ палубы и чрезъ два часа отъ 800 тоннаго судна осталось только днище, а на берегу, отъ выстрѣловъ разгоряченныхъ орудій, недосчитались нѣскольких зрителей! Много было толковъ по этому несчастію, его считали дурнымъ предзнаменованіемъ въ исходѣ сраженія, однако, не смотря на катастрофу, французы разбили Англичанъ, у острова Вайта.

Фурнье говоритъ, что, въ концѣ XVI и въ началѣ XVII вѣковъ, строились каракки еще большихъ размѣровъ и въ особенности въ Португаліи, гдѣ они доходили до 2000 тоннъ и даже болѣе, сидѣли въ водѣ не меньше 17 — 19 футъ. Въ такихъ караккахъ устраивались 4 палубы на столько высокихъ, что большаго роста человѣкъ могъ ходить свободно. Носъ и корма возвышались надъ верхней палубой надстройками въ 3 и даже 4 роста человѣка. Ихъ вооружали 35 и 40 бронзовыми орудіями, вѣсомъ каждое въ 4 и 5 тысячъ фунтовъ. Самые малые вѣсили не менѣе 3000 фунтовъ.

Кромѣ этихъ орудій ставились еще каменометы и малыхъ калибровъ пушки (spingrale) помѣщавшіяся на марсахъ, гдѣ свободно могли помѣститься 12 человѣкъ. Мачты были на столько высокія, что ихъ дѣлали составными (стеньги). При попутныхъ вѣтрахъ каракки ходили отлично, но при боковыхъ плохо. Тотъ же Фурнье свидѣтельствуетъ, что каракки, въ описываемое время, были употребляемы исключительно для торговыхъ цѣлей, но изъ военныхъ флотовъ были уже выключены. Людей могло на нихъ помѣщаться отъ 600 до 1300 человѣкъ, въ томъ числѣ до 700 и 800 солдатъ. Вообще каракки были въ то время въ такомъ же ходу какъ и Испанскіе гальоны ходившіе въ Америку за золотомъ.

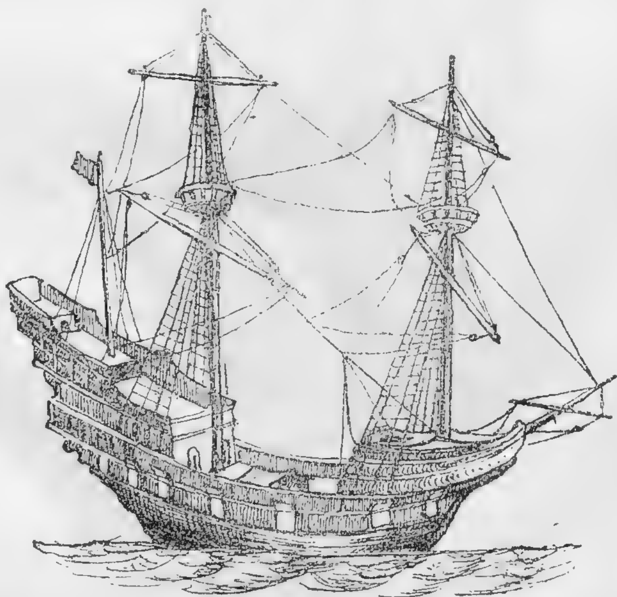
Шарнрокъ въ своей „Hystory of marine architecture", помѣстилъ рисунокъ Генуэзской каракки 1542 года, имѣющей весьма близкое сходство съ кораблями XVII в. Фиг. 54.



Фиг. 51.

Обводы внѣшнихъ линій здѣсь очень красивы, *ютъ* хотя и возвышенъ, но далеко не такъ, какъ на нефахъ и другихъ судахъ, современныхъ или ближайшихъ предшествующихъ періодовъ, даже позднѣйшаго столѣтія. Число орудій

хотя не велико, но размѣщеніе ихъ очень правильно. Шарнрокъ упоминаетъ еще о другой караккѣ 1592 г., имѣвшей 1600 тоннъ водоизмѣщенія; на долю торговаго груза приходилось 900 тоннъ. На ней было 32 мѣдныхъ орудія и помѣщалось отъ 600 до 700 человѣкъ пассажировъ; 7 палубъ составлявшихъ 7 этажей (одна изъ которыхъ имѣла большой уклонъ отъ кормы къ носу), изъ нихъ три сходившихся очень близко (вѣроятно поверхъ этой), надстройку въ носовой части и проходной навѣсъ соединявшій носъ съ кормою. Длина ее была 165 ф., ширина 47 ф. и 100 ф. по килю. Гротъ-мачта имѣла 121 ф. высоты и 11 ф. окружности, грота рей—106 ф. За неимѣніемъ рисунка этого корабля, здѣсь помѣщается другой, снятый съ модели, находящейся въ Венеціанскомъ арсеналѣ (ф. 55), изображающей собою типъ судовъ строившихся между 1590 и 1610 годами. По немъ читатель можетъ себѣ составить понятіе о расположеніи носовыхъ и кормовыхъ надстроекъ, конечно стѣснявшихъ свободу дѣйствій на верхнихъ палубахъ и вредно вліявшихъ на ходъ корабля при боковыхъ вѣтрахъ.



Фиг. 55.

Гальоны. Названіе происходящее отъ „галеры“ было

присвоено судамъ нѣсколько болѣе длиннымъ противу нефовъ и съ менѣе крутыми боками, почему, хотя они и поднимали менѣе груза, за то ходили лучше и въ особенности при боковыхъ вѣтрахъ. Большіе гальоны строились о трехъ палубахъ; въ концѣ XVI вѣка встрѣчались гальоны о семи палубахъ. Испанцы очень любили такіе громады. Ихъ гальонъ Madre de Dio имѣлъ 1600 тоннъ; длина по палубѣ доходила до 175 ф., ширина 47 ф., а въ водѣ сидѣлъ онъ до 31 ф.; малые гальоны строились о двухъ палубахъ и поднимали грузу отъ 2 до 12000 сальмовъ. Венеція, не довольствуясь галерой Фаусто, построила (1559 г.) гальонъ превосходившій величиною эту знаменитую галеру; но онъ затонулъ въ свѣжій вѣтеръ на Маламоккскомъ рейдѣ отъ неосторожности, потому что орудія были дурно прикрѣплены; онѣ перекатились на подвѣтренную сторону и увеличили своею тяжестью *крѣнъ* на столько, что корабль черпнулъ подвѣтренными портами, и пошелъ на дно. Случай этотъ, къ сожалѣнію не единственный въ исторіи флотовъ, подробно разсказанъ Поэлемъ Конти въ исторіи своего времени (1579). Здѣсь помѣщается только извлеченіе: „въ Венеціи во время сильнаго шторма, къ глубокому сожалѣнію всей націи, затонулъ красивѣйшій и громаднѣйшій корабль, о которомъ можно сказать, что онъ походилъ на пловучій городъ выросшій изъ морской пучины. 500 солдатъ могли свободно на немъ защищаться во время боя. Онъ вооруженъ былъ безъ малаго 300 орудій различныхъ калибровъ и наименованій. Имѣлъ множество боченковъ съ порохомъ, ядеръ и другихъ метательныхъ снарядовъ. Патрицій Александръ Бони, присутствовавшій при вооруженіи корабля, приказалъ поставить его близь двухъ замковъ, но по небрежности, или по недостатку команды, это приказаніе не было еще исполнено, когда въ Адріатикѣ нашелъ сильнѣйшій шквалъ, накренившій его такъ сильно, что орудія и другія тяжести перевалились на подвѣтренную сторону, и такъ какъ порты не были закрыты, то онъ черпнулъ бортомъ и затонулъ. Всѣ труды и усилія инженеровъ поднять его остались безуспѣшны". Крессентіо разсказываетъ о другомъ случаѣ, скорѣе забавномъ, чѣмъ плачевномъ, что въ Неаполѣ для Испанскаго короля былъ построенъ рагузскимъ капитаномъ Піетро Вегліа такой большой гальонъ, что его никакъ не могли спустить на воду;

его принуждены были положить на бокъ и спихнуть въ воду въ такомъ положеніи.

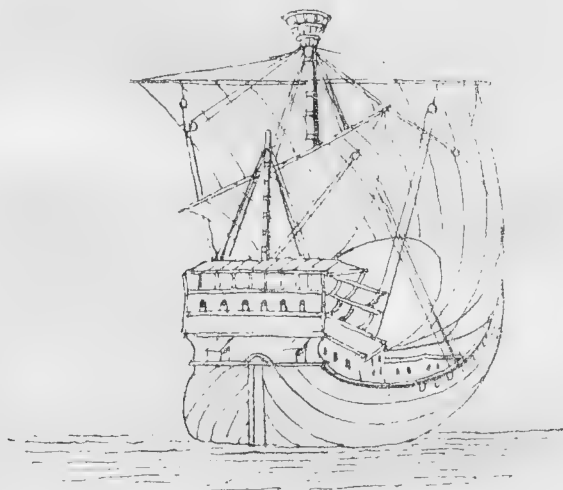
Въ первой половинѣ XVI вѣка гальоны употреблялись не въ одномъ Средиземномъ морѣ. Жакъ д'Отонъ (d'Auton) упоминаетъ, что большое число фламандскихъ и нѣмецкихъ гальоновъ, нагруженные драгоцѣнными металлами, были застигнуты на пути въ Испанію сильнымъ штормомъ, потопившимъ нѣсколько изъ нихъ; другіе были выброшены на берега и весьма не многіе спаслись въ Англію, причемъ погибло до 4000 человѣкъ. Капитанъ Пантеро-Пантера, о рангоутѣ и вооруженіи гальоновъ, говоритъ, что оно тоже что на корабляхъ самыхъ большихъ размѣровъ, слѣдовательно схоже съ нефами и каракками. Прилагаемый рисунокъ (ф. 56) изображаетъ гальонъ участвовавшій въ походѣ „непобѣдимой армады" (см. ниже). На Испанскихъ гальонахъ, ходившихъ въ Левантъ, помѣщалось иногда болѣе 200 орудій.



Фиг. 56.

Гальоты были у Голланцевъ въ XVII в., строились прочно, имѣли широкія скулы, круглые бока, сферическую корму и очень походили по своей конструкціи на нефы XIII вѣка, сохраняя отношеніе длины къ ширинѣ, какъ 4:1. Испа-

нія строила также гальоты весьма схожія съ Голландскими и употребляла ихъ для плаванія по Атлантическому океану, посылая въ новооткрытыя страны Америки. Прилагаемый рисунокъ (ф. 57) Испанскаго гальота относится къ XV и XVI в. Прочность такого гальота очевидна, почему онъ вѣроятно и былъ принятъ образомъ для за атлантическихъ сношеній и для перевозки цѣнныхъ грузовъ.



Фиг. 57.

Гукоры употреблялись въ сѣверныхъ моряхъ. Названіе ихъ производятъ различно, то отъ holk., то отъ hoekor, отсюда houcre, hourque. Hoeker было у Голландцевъ рыболовнос судно. Впослѣдствіи его приспособили къ перевозкѣ грузовъ, а потомъ и къ военному дѣлу, какъ о томъ пишетъ Фруассаръ.

Марсильяны. Пантеро-Пантера, говоря о гуркахъ и марсильянахъ, приравниваетъ ихъ къ нефамъ и присовокупляетъ, что оба эти судна схожи между собою, но отличаются отъ нефовъ тѣмъ, что носовыя ихъ обводы круглые, а отъ средины къ кормѣ борта ихъ съуживаются. Они меньше нефовъ и гальоновъ и не носятъ больше 7 парусовъ, изъ которыхъ 6 четыреугольныхъ, а одинъ латинскій и поднимаютъ грузу отъ 1500 до 2000 сальмъ и рѣдко больше. Изъ этого описанія слѣдуетъ заключить, что гукоры и марсильяны были трехмачтовыя суда и что на *бизань-мачтѣ* былъ крюйсель и рейковая *контръ-бизань*.

Въ 1589 г. изданъ былъ законъ (во Франціи), по которому налагался штрафъ на тѣхъ судовладѣльцевъ, которые построятъ марсильяны и другія подобныя имъ суда съ тремя палубами вмѣсто двухъ. Очевидно, что суда эти были двухпалубныя и что комерческіе люди стремились къ разнымъ обходамъ закона, запрещавшаго помѣщать грузы на палубахъ, ибо при встрѣчахъ съ непріятелемъ они мѣшали свободной защитѣ и дѣйствію артиллеріей, а во время бурь затрудняли управленіемъ парусами. Въ XVII в. марсильяны, говоритъ Дерошъ, строились съ прямой кормой, очень скулистым. носомъ, иногда имѣли по 4 мачты какъ у старыхъ нефовъ Въ XVIII в. онѣ были уже небольшія суда отъ 70 до 80 тоннъ.

Бертоны—суда строившіяся первоначально въ Англіи (breton). Суда крѣпкія, очень высокія, не очень длинныя; очень широкія; при ватеръ-линіи выше ея они нѣсколько съуживаются; хорошо держутся подъ парусами, имѣя ихъ 7 штукъ подобно нефамъ; способны поднимать грузу отъ 1500 до 3000 сальмъ.

Маоны—суда употреблявшіяся въ Левантѣ, гдѣ также встрѣчались не часто. Это очень большія грузовыя суда, похожія на венеціанскіе галеасы; онѣ носятъ парусность сходную съ нефами, веселъ не имѣютъ; по причинѣ массивности ходятъ очень тихо. Надо очень сильный и попутный вѣтеръ чтобы ускорить ходъ. Турки употребляютъ маоны для перевозки лошадей, войскъ, артиллеріи и вообще военныхъ запасовъ (Пантера). Гайдъ (Hyde) сообщаетъ, что турки называли maün или mauné большія галеры съ 5 и 6 гребцами на веслѣ. Мавры называли ихъ tarida или treda. Мало по малу, измѣняя формы и размѣры, суда эти начали строить высокими надъ водою и уничтожили весла; такимъ образомъ они преобразились въ спеціально парусныя суда, но сохранили свое первоначальное названіе maouna, отсюда mahonne (французское).

Тариды—парусныя суда употреблявшіяся въ Средиземномъ морѣ, въ XII и XIII вѣкахъ. Ихъ встрѣчаютъ, у Арабовъ, Мавровъ, Грековъ, Венеціанъ. У Мавровъ оно походило на родъ маона, было транспортнымъ тяжелымъ судномъ. Томасъ Гайдъ тоже самое говоритъ про тариды Арабовъ. У Грековъ были суда называвшіяся *галея-тарида*; полагаютъ, что оно имѣло весла и было сходно съ мусульманскими

таридами, но къ сожалѣнію о судахъ этого рода нѣтъ никакихъ документовъ. Изъ каталонскихъ докуметовъ видно, что тариды составляли часть флота Іакова I, короля Араганскаго, снаряженнаго имъ для завоеванія Минорки (1228). О таридахъ венеціанскихъ встрѣчаются только указаніе въ хроникѣ Андрѣя Дандоло, что въ 1275 г. Генуэзцы отняли ихъ у Венеціанъ. Изъ трактата Венеціанъ съ Константинопольскимъ Императоромъ Филиппомъ 1291 г. видно, что Тариды принадлежали къ разряду судовъ короткихъ и что на нихъ можно было помѣстить 30 лошадей и 30 всадниковъ съ ихъ оружіемъ, багажемъ и прислугой. Вообще полагаютъ, что тариды были отъ 100 до 110 ф. длиной и что онѣ существовали въ Красномъ морѣ еще въ XVI в. Изъ всѣхъ этихъ свѣдѣній слѣдуетъ заключить, что тариды были суда грузовыя, употреблявшіяся при военныхъ флотахъ и для торговли и были какъ и всѣ суда того времени способны бороться съ непріятелемъ, о чемъ свидѣтельствуютъ документы, сохранившіяся въ венеціанскихъ архивахъ. Изъ нихъ видно, что три торговыя венеціанскія тариды были въ разное время захвачены въ плѣнъ на Тунисскомъ рейдѣ, что онѣ сдались только по тому, что на нихъ нападали по два и по три непріятельскихъ судна по нѣскольку разъ.

Карамуссалы. Грузовыя турецкія суда подобныя маонамъ. Томасъ Гайдъ названіе карамуссалъ производитъ отъ кара (черный) мурсаль (посолъ). Слѣдовательно по происхожденію своему суда эти должны имѣть хорошій ходъ и употребляться для посылокъ. Пантеро-Пантера опредѣляетъ ихъ дѣйствительно какъ хорошихъ ходоковъ, длинныхъ, узкихъ, высокихъ отъ воды, съ одной палубой, способныхъ ходить близко къ вѣтру. Парусность состояла изъ пяти парусовъ, а грузу могли поднимать отъ 1000 до 1500 сальмъ, ихъ строили изъ платановаго дерева и окрашивали черной краской. Aubin пишетъ, что въ XVII в. карамуссалы имѣли одну большую мачту и другую маленькую на кормѣ. На большой выстрѣливалась *стеньга*. Паруса состояли изъ фока и марселя прямыхъ, а на задней мачтѣ парусъ былъ треугольный, такой же былъ и на бушпритѣ (кливеръ).

Паландры были также турецкія транспортныя суда, о которыхъ Пантеро-Пантера (XVI в.) говоритъ, что онѣ служили для перевозки лошаей и походили на старинныя шеланды, утратившія весла.

Биландеры—каботажныя суда нидерландовъ, ходившія и теперь ходящія только въ ближайшіе порты, заходятъ въ каналы, озера, имѣютъ смѣшанное вооруженіе. На передней мачтѣ паруса рейковые, а на задней въ видѣ трапеціи.

Жермы или Гермы—торговыя транспортныя суда употреблявшіяся въ XVI в. въ Левантѣ для перевозки товаровъ. Онѣ не очень длинны и довольно широки, порядочно ходятъ подъ парусами, которыхъ у нихъ четыре. Имѣютъ одну палубу и могутъ поднять грузу до 1500 сальмъ. Жермами называются также суда, плавающія по Нилу, къ берегамъ Индіи и въ Бейрутъ, но конструкція ихъ отлична отъ первыхъ.

Полякры, по отзыву Пантеры, были въ большомъ употребленіи въ Италіи; очень длинныя и пропорціонально широкія суда. Имѣютъ четыре паруса; изъ нихъ два прямые на большой мачтѣ, а два латинскіе на носу и кормѣ; одну палубу и могутъ поднимать отъ 800 до 1000 тоннъ. Онѣ отличаются отъ другихъ судовъ тѣмъ, что имѣютъ длинный *шекъ*, т. е. удлиненную носовую часть подобно какъ у галеръ XVI и XVII в., похожій на копье (polax), отъ котораго онѣ, какъ полагаютъ, и получили свое названіе.

Тартаны, по замѣчанію Пантеро-Пантеры, были суда (XVI в.) объ одной палубѣ; о трехъ, а иногда и болѣе небольшихъ мачтахъ и парусахъ, расположенныхъ такимъ образомъ, что могли противустоять самымъ свѣжимъ вѣтрамъ. Употреблялись преимущественно въ Провансѣ.

Барки, баркасы, баркъ-боты суда строившіяся и употреблявшіяся въ сѣверныхъ и Средиземномъ моряхъ и преимущественно въ Италіанскихъ провинціяхъ. Названія двухъ первыхъ судовъ часто встрѣчаются въ исторіи войнъ XV и XVI в. Aubin (1702 г.) опредѣляетъ ихъ какъ суда съ одной крытой палубой и полупалубой въ кормѣ по верху полной палубы, имѣвшихъ три вертикальныхъ мачты. Jean d'Auton (1501—1507) разсказываетъ какъ корсаръ Антоній d'Auton командовавшій баркомъ, а Шапперонъ кораблемъ, были атакованы въ морѣ двумя сильными фламандскими кораблями, имѣвшими большую артиллерію. D'Auton, имѣя сравнительно маленькія пушки, рѣшился сцѣпиться на абордажъ съ однимъ изъ нихъ и одержалъ полную побѣду. Видя что положеніе Шапперона не завидно и что онъ не можетъ одолѣть другаго фламандца, онъ поспѣшилъ къ нему на помощь и пособилъ одолѣть и этого. Баркъ-боты были также однопа-

лубныя суда съ округлыми оконечностями и выпуклыми бортами.

Скаффы были суда очень длинныя, имѣли большіе латинскіе паруса.

Кокъ (cocca, cogo, cocho, cogge, cog, cok). Многіе писатели, говоря объ этихъ судахъ, согласны что онѣ принадлежатъ сѣвернымъ морямъ и относятъ ихъ начало ко времени завоеванія Англіи Норманами. Коку приравниваютъ они къ нефу, говоря, что она коротка, сравнительно очень широка, высока и сидитъ глубоко въ водѣ, почти на глубину равную своей ширинѣ, но сравнительно съ нефами легче на ходу и быстрѣе при поворотахъ. Кока встрѣчается въ документахъ XIII в. и доходитъ до XVI в. Англичане называли ее cock-boat. Въ 1331 г. была кока San Clementi о трехъ палубахъ и съ 500 человѣками матросъ и войска, но были и такія, на которыхъ помѣщалось до 800 и болѣе. Казари опредѣляетъ кокамъ грузу до 1500 тоннъ. По Сицилійскимъ хроникамъ, коки входили въ составы флотовъ какъ суда военныя, вмѣстѣ съ галерами и другими боевыми кораблями. Изъ всего этого слѣдуетъ заключить, что коки были большія грузовыя суда, имѣвшія сходство съ нефами, способные и къ военному дѣлу. Надо полагать (за неимѣніемъ другихъ данныхъ), что вооруженіе и парусность были также подходящія, мѣнявшіяся къ лучшиму сообразно съ временемъ. Байона первая ввела у себя коки и распространила по Средиземному морю. Вотъ нѣсколько интересныхъ эпизодовъ для исторіи кокъ:

Вилани, въ исторіи Флоренціи, пишетъ, что въ концѣ августа 1304 г. генуэзецъ Regnier de Grimaldi, начальствуя 16 французскими галерами и 20 короткими кораблями вооруженными въ Кале, настигъ Guido di Flandria, т. е. Guy начальника фландрскаго флота, имѣвшаго подъ своей командой 80 нефовъ или кокъ съ башнями, въ которыхъ находилось по малой мѣрѣ 100 человѣкъ фламандцовъ помимо большаго числа войска. Guy слѣдовательно былъ гораздо сильнѣе Французовъ и напалъ на нихъ такъ стремительно, что галеры какъ низкія суда, очень страдали отъ ихъ выстрѣловъ. Ренье придумываетъ тогда хитрость, онъ удаляется съ поля битвы, предоставляя на жертву свои тяжелыя суда, но, когда эти послѣднія начали ослабѣвать отъ неровнаго боя, и Guy

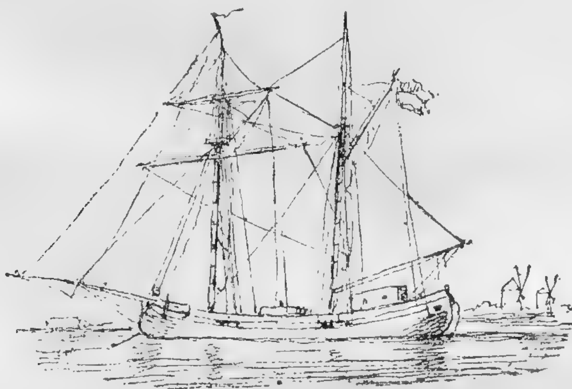
считалъ уже себя побѣдителемъ, онъ нападаетъ на утомленныхъ фламандцевъ и самъ съ четырью галерами избиваетъ коку, на которой сидѣлъ Guy, беретъ его въ плѣнъ и тѣмъ совершенно разстроиваетъ громадный Фламандскій флотъ.

Въ исторіи осады Даміетты епископомъ Кельнскимъ, одна башня долго не сдавалась, не смотря на тучи стрѣлъ, каменьевъ, бросавшихся осаждающими со своихъ судовъ. Пробовали нѣсколько разъ взлѣзать на стѣну, но осажденные отбили штурмы. Тогда осаждавшіе связали вмѣстѣ двѣ коки и на мачтахъ и реяхъ устроили помостъ и обнесли его кожами въ родѣ бруствера. Когда все было готово, на помостъ поставили лѣстницы до 45 ф. длиною и, придвинувъ такую импровизированную башню къ башнѣ непріятельской, влѣзли на нее свободно и взяли ее. Въ Сицилійскихъ хроникахъ упоминается, что при прорывахъ флотовъ на рейды загражденныя *бонами*, коки посылались впередъ, чтобы разрывать эти загражденія съ расходу ударами своихъ массивныхъ корпусовъ.

Ф и л ь в ы или к о п ы (copa cuppa, cufa) были также грузовыя торговыя суда. Надо полагать что нынѣшнія голландскіе *куфы*, которыхъ изображеніе здѣсь посѣщается, отчасти сохранили формы своей конструкціи въ корпусѣ, по крайней мѣрѣ въ очертаніи выдающихся скулъ въ носу и въ кормѣ; что же касается до рангоута и оснастки, то нѣтъ сомнѣнія, что въ нихъ видны современныя улучшенія. Суда эти способны поднимать большія грузы, но не отличается особенною ходкостью; при боковыхъ вѣтрахъ опускаютъ крылья съ боковъ, для уменьшенія *дрейфа*. Строятся очень прочно и вообще долговѣчны. Голландцы не выводятъ ихъ изъ употребленія потому, что система постройки даетъ возможность судамъ этимъ, не глубоко сидящимъ въ водѣ, свободно ходить по ихъ каналамъ. Фиг. 58.

Б у с с ы (buzia, butzo, bucea bujssa). Въ венеціанскихъ документахъ названія нефовъ, буссъ и буссо-нефовъ встрѣчаются всегда вмѣстѣ. Надо полагать, что названіе butzo (брюхо, отсюда брюхатый) дано было этимъ судамъ по ихъ крутобокости. Вѣроятно суда этого рода способны были поднимать большіе грузы. Буссы имѣли двѣ мачты какъ и нефы; нѣкоторыя по значительной своей величинѣ имѣли ихъ и по три. На венеціанскихъ буссахъ передняя мачта имѣла четыре

паруса, средняя три, но они никогда не ставились вмѣстѣ и соразмѣрялись съ направленіемъ и силой вѣтра. Въ настоящее время, Голландцы и побережные жители Нормандіи строятъ буссы для ловли рыбы вообще и сельдей въ особенности. Въ современныхъ буссахъ сохранилась старинная конструкція, онѣ вообще короткія и крутобокія. Въ XVII в. востроились военныя буссы для огражденія рыболовства и вооружались четырью пушками, ставившимися въ носовой части.



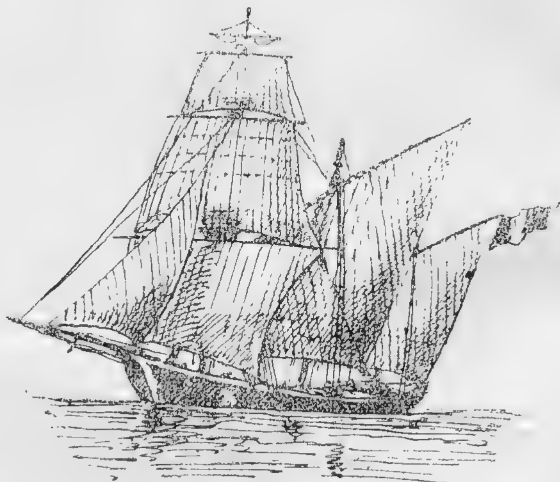
Фиг. 58.

Шняки были на столько же употребительны въ средневѣковыя торговыя сношенія между сѣвернымъ и средиземнымъ морями, какъ и буссы. По всей вѣроятности, они заимствовали свое названіе отъ древнихъ нормандскихъ Snekkars. Въ 1177 г. шняки не имѣли веселъ и принадлежали къ разряду небольшихъ короткихъ судовъ.

Габары (cumbaries, dumbaria, habarah). Левъ Философъ говоритъ, что эти суда употреблялись Сарацинами. Были очень большія и тяжелыя на ходу. Въ X вѣкѣ венеціанскій дожъ посылалъ габары противъ нарентинскихъ Славянъ, и тогда они составляли нѣчто въ родѣ дромоновъ. При Карлѣ VII, королѣ французскомъ, габары были простыми грузовыми судами.

Шебека небольшое палубное трехмачтовое судно, употреблявшееся въ Средиземномъ море для каботажныхъ плаваній и нынѣ совсѣмъ исчезающеее. Прилагаемый рисунокъ (фиг. 59) помѣщается здѣсь, какъ образчикъ красоты въ корпусѣ и пропорціональности въ оснасткѣ. Сидя низко отъ

воды, оно носитъ довольно высокую парусность, почему считается однимъ изъ быстроходныхъ судовъ. Въ Парижскомъ морскомъ музеѣ хранится прекрасная модель шебеки.



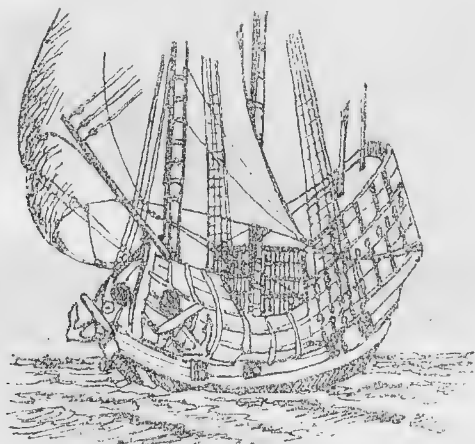
Фиг. 59.

Баленеры (baléna, balingéra, baléner, baléinier). Первый разъ построено было Англичанами въ XIV вѣкѣ, и впослѣдствіи перешло къ народамъ Средиземнаго моря. Названіе балены, безъ сомнѣнія, происходитъ отъ кита и усвоено было кораблю, котораго носовая часть была сходна съ головой огромнаго животнаго. Баленеры были военные и торговые о двухъ палубахъ и доходили отъ 900 до 1350 тоннъ (Campagny). Суда эти давно исчезли и развѣ что были замѣчательны по оригинальности своей постройки. Прилагаемый рисунокъ (фиг. 60) ознакомитъ читателей съ баленерами.

Каравеллы родъ судовъ, сдѣлавшійся извѣстнымъ какъ первыя переплывшія океанъ и способствовавшія Христофору Колумбу обезсмертить свое имя открытіемъ Европѣ новаго пути къ ея обогащенію. Ученые производятъ названіе каравеллы отъ carabus, что очень возможно; но для читателя, безъ сомнѣнія, интересно не названіе, а самая конструкція каравеллы, совершившей отважное для того времени путешествіе.

Въ концѣ XV вѣка компасъ былъ уже извѣстенъ въ томъ видѣ, въ какомъ мы знаемъ его въ наше время. Не-

обходима была отвага, неуклонная воля и твердое убѣжденіе въ непреложности тѣхъ доводовъ, какими обладалъ Колумбъ, чтобы исполнить и совершить задуманное путешествіе. Собираясь въ дальній путь, онъ зналъ, что ему нужно судно прочное, ходкое, помѣстительное—онъ избралъ каравеллу.



Фиг. 60.

До XV столѣтія каравеллами назывались маленькія безпалубныя суда, почему, вѣроятно, біографы знаменитаго мореплавателя впадали въ грубую ошибку, заставивъ переплывать его Океанъ, такъ сказать, „на скорлупѣ"! Во времена Колумба, каравеллы уже не были таковыми. Пантеро-Пантера, показаніямъ котораго можно вѣрить вполнѣ, какъ лицу весьма почтенному, уважаемому за его правдивость, къ тому же моряку, знавшему въ совершенствѣ свое дѣло, говоритъ, что „каравеллы очень легкія, ходкія суда, употребляемыя Португальцами. Онѣ сравнительно не велики, имѣютъ четыре мачты, на передней парусъ четыреугольный, сверху котораго поднимается марсель; три остальныя носятъ латинскіе паруса. Съ такимъ вооруженіемъ каравеллы ходятъ при всѣхъ вѣтрахъ не хуже французскихъ тартанъ и отлично *лавируютъ*, поворачивая съ одного *галса* на другой, какъ будто у нихъ были весла. Онѣ имѣютъ одну палубу и большихъ грузовъ не поднимаютъ".

Извѣстно, что Колумбъ, оставляя портъ Палосъ (іюнь

1492 г.), имѣлъ на своей карабеллѣ 80 человѣкъ экипажа, для котораго нуженъ былъ запасъ провизіи и воды на продолжительное время. Извѣстно также, что недостатка ни въ томъ, ни въ другомъ не было до самаго того дня, какъ онъ открылъ новый міръ. Колумбъ и самъ подтверждаетъ все это и Lass Casas (Вашингтонъ Ирвингъ, Жизнеописаніе Колумба), описывая бурю, застигшую его у Азорскихъ острововъ на обратномъ пути, говоритъ, „что онъ избавился отъ гибели только благодаря крѣпкой конструкціи и хорошимъ качествамъ своей карабеллы". Эти данныя лучше всего свидѣтельствуютъ о мореходныхъ качествахъ, прочности и вмѣстительности карабеллъ. Точные размѣры Колумбовой карабеллы хорошо не извѣстны, но судя по описаніямъ судовъ этого рода, находящихся въ другихъ документахъ XV столѣтія, видно, что карабеллы назначались въ дальнія плаванія и были длиною отъ 70 до 80 ф. Такія карабеллы проходили 600 италіанскихъ (морскихъ) миль со скоростію 36 часовъ, или до 15 миль въ часъ. Изъ журнала Колумба видно тоже самое, хотя скорость эта была не ежедневная и соразмѣрялась, конечно, съ силой и направленіемъ вѣтра. Изъ того же дневника видно, что карабелла имѣла возвышенные ютъ и бакъ съ каютами, въ которыхъ помѣщались капитанъ, экипажъ и офицеры, слѣдовательно она походила нѣкоторымъ образомъ на нефы и скорѣе на каракки; послѣднія, будучи легче нефовъ, имѣли также надстройки. Карабеллы строились различныхъ размѣровъ, въ чемъ удостовѣряютъ документы путешествія Колумба 1502 г. Между четырьмя карабеллами, составлявшими его эскадру, на одной изъ нихъ было всего 25 чел. экипажа. Эти послѣднія назывались caravelleta, а большія носили названіе caravellone. Прилагаемый рисунокъ карабеллы (фиг. 61) относится къ началу XVI столѣтія, слѣдовательно къ эпохѣ, въ которую Колумбъ совершалъ свое третье путешествіе.

Нѣтъ сомнѣнія что и первыя карабеллы, избранныя Колумбомъ для отыскиванія Америки за 10 лѣтъ тому назадъ, имѣли тотъ же типъ.

Этимъ перечнемъ заканчивается описаніе парусныхъ судовъ; онъ конечно не полонъ; но изъ длиннаго списка судовъ избраны только тѣ, которыя были болѣе общи всѣмъ приморскимъ государствамъ и съ помощью которыхъ или

поддерживались торговыя международныя сношенія, или велись болѣе или менѣе ожесточенныя войны, имѣвшія несомнѣнное вліяніе на возвышеніе одного государства и на паденіе другаго. Изслѣдователи морской старины признаютъ, что вооруженіе двухъ огромныхъ флотовъ Людовикомъ IX,



Фиг. 61.

для задуманныхъ имъ крестовыхъ походовъ, походовъ безъ сомнѣнія неудачныхъ и современный имъ религіозный фанатизмъ, имѣли большое вліяніе на улучшеніе судостроенія и его обобщеніе для всѣхъ государствъ, принимавшихъ въ нихъ участіе. Въ заключеніе настоящаго отдѣла остается еще сообщить нѣсколько выдержекъ изъ тактики, которой придерживались воюющія стороны съ первыхъ временъ христіанства до того времени, когда гребныя военныя суда были окончательно вытѣснены парусными флотами.

IV.

Тактика средневѣковаго періода до введенія огнестрѣльнаго оружія. — Тактическіе пріемы предлагавшіеся Львомъ VI, Константиномъ Багрянороднымъ и другими.—Позднѣйшія тактическія правила предложенныя Пантеро-Пантера, когда парусныя суда включены были въ разрядъ боевыхъ судовъ.—Нѣсколько примѣровъ гдѣ пользовались такими правилами.—Первое сочиненіе о морской тактикѣ Ливейра.—Истребленіе королемъ Ричардомъ Сарацинскаго дромона.—Водолазы.—Греческій огонь и употребленіе его на военныхъ флотахъ.

Тактическіе пріемы этого періода мало чѣмъ отличаются отъ древнихъ временъ даже и со введеніемъ греческаго огня. Приводимыя здѣсь извлеченія изъ правилъ для военныхъ, гребныхъ, парусныхъ и смѣшанныхъ флотовъ взяты изъ тактическихъ указаній императоровъ Маврикія, Льва Философа, Константина Багрянороднаго и другихъ авторовъ и преимущественно изъ сочиненія Венеціанскаго капитана Пантеро-Пантера.

1) Если число дромоновъ велико, ихъ слѣдуетъ раздѣлить на три части, наблюдая чтобы при каждой были суда для развозки приказаній и сигнальныя трубы. 2) Трубы были введены съ IV вѣка. Подавались сигналы днемъ, ночью, въ туманъ, если только вѣтеръ не былъ очень силенъ и не заглушалъ звуковъ. 3) Всѣ дромоны или покрайней мѣрѣ большая ихъ часть должны имѣть *кранцы* изъ конскаго волоса или пеньковыхъ бичевокъ; ихъ назначеніе состоитъ въ предохраненіи дромоновъ отъ ударовъ приближающагося непріятельскаго судна. 4) Дромоны усиливаютъ башнями, за которыми находится достаточное число стрѣлковъ съ луками. 5) Когда приходятъ на мѣсто якорной стоянки, повѣряютъ нѣтъ ли отсталыхъ судовъ. 6) Выходя въ море, дромоны идутъ впереди, за ними слѣдуютъ грузовыя суда; но такъ какъ эти послѣднія тяжелы на ходу и могутъ отставать, то къ нимъ отряжается нѣсколько дромоновъ. Грузовыя суда слѣдуютъ

тѣмъ же порядкомъ какъ и дромоны и должны держаться сколь возможно ближе къ послѣднимъ. 7) Если подходитъ непріятель и сраженіе неизбѣжно, то дромоны строятся въ линію, сохраняя между собою такіе интервалы, чтобы весла не задѣвали сосѣднія. Если линія слишкомъ велика, тогда излишніе дромоны идутъ во вторую линію и держатся отъ первой на разстояніе полета стрѣлы. Третья линія составляется тѣмъ же порядкомъ. 8) Лучшіе солдаты составляютъ верхній рядъ гребцовъ на дромонахъ *) такъ какъ они первые должны сразиться съ непріятелемъ. Если между ними окажутся слабосильные и робкіе, ихъ перемѣщаютъ въ нижній рядъ. Если солдаты верхняго ряда ослаблены ранами, ихъ слѣдуетъ замѣнять свѣжими изъ нижняго ряда. 9) Когда приготовляются къ бою, то суда слѣдуетъ ставить не въ прямую линію, а вогнутой дугой въ видѣ луннаго серпа, для того чтобы окружить непріятеля если бы онъ покусился бѣжать. При этомъ сильныя галеры ставятся впереди. Онѣ должны принимать на себя и выдерживать первый натискъ непріятеля и дать самый сильный отпоръ. 10) На возвышенныхъ помостахъ галеръ устанавливаются по краямъ щиты такъ, чтобы одинъ прикрывалъ другой. 11) При нападеніяхъ на какой нибудь городъ или мѣсто, требующихъ нечаянности съ цѣлью разграбленія, галерный экипажъ увеличивается и для такой экспедиціи посылаются небольшія, но ходкія галеры. 12) Ордеръ луннаго серпа, о которомъ говоря о тактикѣ древнихъ народовъ сообщаютъ Фукидидъ и Императоръ Левъ, употреблялся и въ средніе вѣка. Даже въ XVI вѣкѣ галерные флоты сохраняли такой порядокъ при вступленіи въ бой. Конечно ордеръ скоро разстраивался. При этомъ строѣ флотъ дѣлился на четыре части: коръ-де-баталія (средина), правый рогъ, лѣвый рогъ и резервъ или аріергардъ. Такой порядокъ строя былъ употребленъ союзнымъ флотомъ въ Лепантскомъ сраженіи. 13) По введеніи орудій, предъ сраженіемъ, когда тревога была пробита, на галерахъ устраивали траверзы, т. е. поперекъ галеръ на носу, и около обѣихъ мачтъ, дѣлали въ родѣ стѣнокъ изъ холста а въ средину его укладывали бунты шерсти, старыя снасти, тенты, ма-

*) На греческихъ военныхъ судахъ не было гребцовъ невольниковъ.

трацы, одежду галерниковъ, однимъ словомъ все, что только могло защитить людей отъ непріятельскихъ снарядовъ. Связывали вмѣстѣ весла, накидывали на нихъ старыя паруса и все, что оставалось отъ устройства траверзовъ и брустверовъ около орудій. 14) При осадѣ города, галеры становились носами къ крѣпостнымъ стѣнамъ и стрѣляли изъ куршейныхъ и другихъ носовыхъ орудій. Иногда устраивались изъ галеръ нѣчто въ родѣ плавучихъ батарей, когда не было при флотахъ нефовъ. Такой способъ употребленъ былъ Гарсіей-де-Толедо при взятіи Африки, онъ снялъ съ двухъ галеръ мачты и связалъ ихъ вмѣстѣ, устроилъ на нихъ помостъ и поставилъ на него четыре пушки. Эта импровизированная батарея рѣшила судьбу города.

Въ Генуѣ, во дворцѣ Андрея д'Оріи есть картина, изображающая атаку Короны въ 1533 г. соединенными флотами Испаніи, Генуи, папы и Мальтійскимъ. Нефы въ числѣ 35 атакуютъ правыя укрѣпленія, держась подъ парусами, а 48 галеръ обстрѣливаютъ лѣвыя; онѣ раздѣлены по группамъ, три изъ нихъ въ двѣнадцать судовъ стоятъ полудугами, а остальныя двѣнадцать галеръ, раздѣлены по шести, связаны носами вмѣстѣ, и между группами оставленъ интервалъ.

Таковы были пріемы, употреблявшіеся въ сраженіяхъ между гребными флотами. Въ древнія времена участь боя рѣшалась непремѣнно абордажемъ, во времена позднѣйшія флоты противниковъ ослаблялись греческимъ огнемъ, а съ изобрѣтеніемъ пороха и огнестрѣльныхъ орудій преобладалъ артиллерійскій огонь и рукопашныя схватки составляли частныя случаи. Такъ было въ знаменитомъ Лепантскомъ сраженіи, гдѣ абордажъ составлялъ исключенія и гдѣ для защиты отъ дѣйствія непріятельской артиллеріи устроены были также траверзы.

Съ того времени, какъ начали совершенствоваться парусныя суда и въ особенности когда нашли возможнымъ ставить на нихъ артиллерію, ихъ начали употреблять въ сраженіяхъ и боевая роль этихъ судовъ мало по малу начала получать болѣе значенія. Опытъ указалъ на тѣ мѣста, которыя они должны были занимать въ различныхъ постоеніяхъ флотовъ; чрезъ это выработались нѣкоторыя правила, переданныя Пантеро-Пантера. Онѣ приводятся здѣсь также въ извлеченіи, для сравненія съ предъидущими: „ордеръ баталіи для нефовъ

измѣнялся сообразно обстоятельствамъ, смотря потому стояли ли нефы на якорѣ или имъ приходилось драться подъ парусами. Еще Титъ Ливій разсказываетъ, что Сципіонъ, поставленный въ необходимость отразить атаку, при которой счелъ нужнымъ уберечь гребныя суда въ цѣлости для окончательнаго рѣшенія битвы, расположилъ свой флотъ въ видѣ четырехугольника, гдѣ по сторонамъ его были поставлены грузовыя суда, а галеры помѣстилъ въ срединѣ; для того же, чтобы стороны не растроились, соединилъ суда помостами изъ мачтъ и реевъ, чрезъ что образовался какъ бы обширный плацъ-дармъ (place d'armes), по которому войско могло свободно сообщаться и подавать взаимную помощь; причемъ, между судами оставлены были интервалы для того, чтобы мелкія шлюпки могли проходить подъ помостами и нападать на непріятельскія суда, тамъ, гдѣ онъ не ожидалъ такой нечаянности. Квинтъ-Курцій, описывая осаду Тира, говоритъ, что Македоняне связали двѣ квадриремы носами подъ нѣкоторымъ угломъ, такъ, чтобы между носами и кормами можно положить бревна и на нихъ устроить помосты, на которыхъ были собраны войска. Такія импровизированныя платформы подведены были къ укрѣпленіямъ осажденнаго города.

Въ XI вѣкѣ Венеціане воспользовались тактикой Сципіона и употребили тѣ же пріемы въ сраженіи при Дураццо противу флота Роберта Гюискара. Анна Комненъ, описывая приготовленіе къ сраженію, говоритъ, что когда вѣтеръ стихъ и нефы не могли обогнуть мыса, ихъ построили въ одну линію и связали одинъ съ другимъ на такомъ разстояніи, чтобы между нефами можно было помѣстить суда малыхъ размѣровъ, а для того чтобы большія суда не могли сдвинуться, между мачтъ привязали распорки изъ запасныхъ деревъ.

Пантеро-Пантера отдаетъ полное предпочтеніе построенію въ одну прямую линію парусныхъ судовъ и говоритъ, что оно считалось самымъ удобнымъ всѣми опытными флотоводцами, которые не разъ на дѣлѣ испытывали его выгоду объясняя пріемъ этотъ тѣмъ, что линія баталіи болѣе пространна, что нефы не тѣснятъ другъ друга и что флотъ въ этомъ случаѣ не можетъ быть атакованъ съ фланга. Къ тому же, такъ какъ парусные суда зависятъ въ своихъ движеніяхъ отъ направленія вѣтра, то не всегда бываетъ возможность

расположить свой флотъ на разныхъ линіяхъ вѣтра, ибо что выгодно для однихъ кораблей, то не выгодно для другихъ. По этой причинѣ въ правилахъ для парусныхъ судовъ, ордеръ серпа (demi lune) не примѣнимъ и остается удобнымъ только для гребныхъ судовъ, такъ какъ независимо отъ вѣтра онѣ всегда имѣютъ возможность охватить своими серповидными концами непріятеля съ фланговъ и въ случаѣ неудачи отступить безъ замѣшательства. Послѣ этихъ доводовъ Пантера совѣтуетъ располагать парусные флоты слѣдующимъ порядкомъ: 1) Если флотъ многочисленъ, то корабли отдѣльныхъ эскадръ должны слѣдовать за своими командирами въ такомъ порядкѣ чтобы лучшіе ходоки шли первыми, а за ними держались бы остальные, наблюдая чтобы разстоянія между судами не превышало трехъ ширинъ судна и не болѣе четырехъ. 2) Адмиралъ долженъ быть въ срединѣ линіи. Если она очень длинна и ему затруднительно передавать приказанія, въ такомъ случаѣ, онъ отдаетъ лучшіе и сильные корабли подъ начальство лицъ опытныхъ, осторожныхъ и довѣренныхъ, которые будутъ управлять ими согласно приказанію адмирала или помѣщаетъ ихъ по окраинамъ флота. 3) Передовые корабли должны быть всегда самые сильные и лучше другихъ вооруженные. Ихъ въ этомъ случаѣ можно сравнить съ брустверами, подъ защитой которыхъ будутъ слабѣйшіе, а эти послѣдніе должны быть подъ вѣтромъ. 4) Во время сраженія должно стараться чтобы одинъ корабль не имѣлъ дѣло съ нѣсколькими непріятельскими. 4) Внѣ линіи баталіи помѣщается резервъ, на обязанности котораго лежитъ подавать помощь болѣе потерпѣвшимъ кораблемъ. Такъ поступилъ маркизъ Сенъ-Круа когда шолъ на встрѣчу Донъ-Жуана Португальскаго. Онъ помѣстилъ въ срединѣ линіи баталіи гальоны, а на флангахъ поставилъ нефы, расчитывая на ихъ сильную артиллерію, расположенную на нефахъ болѣе по бортамъ; на самой оконечности праваго фланга находился очень большой гальонъ св. Матѳей, а на лѣвой самый большой нефъ подъ командой капитана Бовадиглія, для котораго въ резервѣ поставилъ четыре нефа. На гальонѣ св. Мартинъ онъ сдѣлалъ самое тщательное распредѣленіе командѣ и оружію. 5) Малыя суда, какъ: паташи, карабеллы должны находиться позади линіи баталіи или противъ центра, или про-

тивъ фланговъ. Какъ легкія суда, онѣ могутъ всегда оказать помощь большимъ при нуждѣ и тревожить непріятеля, а во время сраженія очень вредить ему, не разстраивая главной линіи. 6) Если случится, что короткіе корабли предвидятъ атаку непріятелемъ при безвѣтріи галерами и линія будетъ растянута, тогда спускаются шлюпки; они буксируютъ корабли къ центру, чтобы сблизить разстоянія между ними; соединенные такимъ образомъ корабли оборачиваются къ непріятелю бортами, чтобы поражать нападающія галеры продольными выстрѣлами. 8) Если во время штиля приходилось ставить парусныя большія суда впереди галеръ или когда вѣтеръ былъ съ кормы, тогда при этихъ невыгодныхъ обстоятельствахъ ихъ располагали такимъ образомъ, чтобы онѣ не мѣшали гребнымъ судамъ. Иногда ихъ ставили въ ряду съ галерами, когда ихъ число было не велико, когда вѣтеръ былъ не очень силенъ, когда ихъ вооруженіе было хорошо и онѣ своими высокими бортами могли защитить низкія галеры. 9) Когда сраженіе происходило вблизи берега, то стараться помѣстить свои корабли такъ, чтобы между ими и берегомъ непріятель не могъ пройти. Несоблюденіе этого правила въ Лепантскомъ сраженіи было бѣдственно для Августа Барбаджіо и Марка Квирини. Сирокко (пиратъ) атаковалъ флангъ столь стремительно, что эта атака стоила жизни Барбаджіо (см. выше).

Въ Эклюзскомъ сраженіи (1340), между англійскимъ и французскимъ флотами, Англичане построили свои нефы въ нѣсколько линій, большіе помѣстили въ первой линіи; кромѣ того, ими составленъ былъ резервъ, державшійся подлѣ главной линіи. Французскій флотъ составленъ былъ изъ судовъ съ необученными матросами, да и сами адмиралы были совершенно неопытны въ морскомъ дѣлѣ. Они приняли сраженіе, находясь въ Эклюзскомъ заливѣ и допустили непріятеля обойти себя такимъ образомъ, что въ моментъ нападенія (около 11 часовъ) солнце свѣтило Французамъ прямо въ глаза. Извѣстно, что Французы были разбиты Англичанами. Фруассаръ, разбирая дѣйствія обоихъ флотовъ, замѣчаетъ, что Англичане въ это время отдавали предпочтеніе высокимъ судамъ, доставлявшимъ надежную защиту сражающимся и сравниваетъ ихъ съ большими пловучими, трудно одолимыми крѣпостями.

Мартинъ де-Беллей въ отчетѣ о сраженіяхъ между Французами и Англичанами при островѣ Вайтѣ (1545) говоритъ, что французскій адмиралъ Анебо, готовясь къ сраженію, помѣстился съ кораблемъ своимъ въ головѣ флота, сопровождаемый тридцатью избранными судами; съ праваго фланга шелъ Буатіеръ, сопровождаемый также тридцатью шестью судами; баронъ Куртонъ составлялъ лѣвое крыло съ такимъ же числомъ судовъ. Галеры составляли авангардъ и были обязаны, схватываясь съ непріятелемъ, завлекать его на линію короткихъ кораблей. Эти галеры, въ небольшомъ впрочемъ числѣ, подошли къ острову, за которымъ скрывались Англичане и, пользуясь штилемъ, сильно безпокоили его своими носовыми пушками, при чемъ корабль Harry Grace à Dieu едва не погибъ отъ пробоинъ, но когда наступилъ отливъ и галеры должны были отходить, тогда Англичане погнались за ними на своихъ рамбергахъ и въ свою очередь били ихъ изъ носовыхъ орудій; галеры, не имѣя чѣмъ защищаться, должны были заворачиваться носами и много страдали отъ натиска и абордажа Англичанъ. Это обстоятельство не помѣшало, однако, Французамъ выиграть сраженіе; галеры сдѣлали свое дѣло и Англичане были разбиты.

Въ 1535 г. Ливейра издалъ первое сочиненіе *о морской тактикѣ*. Онъ совѣтуетъ не употреблять устарѣлаго ордера полукруга (demi lune), а строить флоты въ прямыя линіи по эскадрамъ. Въ это время пушечные порты уже были извѣстны и противники могли поражать другъ друга бортовыми орудіями, но судостроеніе и артиллерія были тогда далеко не совершенны, суда не имѣли надлежащихъ морскихъ качествъ, въ бейдевиндъ не ходили, поворачивали плохо; вѣтеръ, ударяя въ ихъ высокія надстройки (замки), валилъ ихъ въ бокъ. Больше всего подвергались такой невзгодѣ испанскія гальоны, ихъ били Голландцы, Англичане, Французы, раньше другихъ отказавшіеся отъ неуклюжихъ большихъ судовъ. Это обстоятельство и малая польза, доставляемая въ бояхъ артиллеріи, были, безъ сомнѣнія, одними изъ главныхъ причинъ, что указанія Ливейра вводились медленно и абордажныя свалки долго еще оставались рѣшителями морскихъ сраженій.

Въ заключеніе настоящей статьи о тактикѣ, не лишнимъ

будетъ познакомить читателей съ любопытнымъ эпизодомъ изъ Крестовыхъ походовъ, сообщаемымъ Гальфридомъ Винеславомъ, исторіографомъ короля Ричарда Львиное сердце, объ истребленіи Сарацинскаго дромона, настигнутаго королевскимъ флотомъ во время похода его отъ острова Крита къ святымъ мѣстамъ. Винеславъ, какъ очевидецъ, говоритъ: „8 іюля 1191 г. англійскій флотъ, идя отъ острова Крита къ сторонѣ Іерусалима, встрѣтилъ огромной величины сарацинскій дромонъ. Король любовался имъ и дивился его громаднымъ размѣрамъ, солидной постройкѣ и изящной оснасткѣ. На дромонѣ было три высокихъ мачты и столько же большихъ парусовъ. Окраска была затѣйливая: одинъ бортъ его былъ окрашенъ зеленой краской, другой желтой. Снасти исправно вытянуты и хорошо приспособлены, однимъ словомъ это былъ морской красавецъ. Дромонъ снабженъ былъ большимъ запасомъ греческаго огня, закупореннаго въ значительномъ количествѣ стеклянныхъ сосудовъ и, кромѣ того, для истребленія христіанъ были собраны 200 ядовитыхъ большихъ змѣй... Король далъ приказъ атаковать непріятеля, въ моментъ на него посыпались тучи стрѣлъ и дротиковъ, на которыя непріятель тотчасъ же отвѣчалъ щебнемъ и копьями. Въ это время вѣтеръ стихъ, гребля у непріятеля ослабла и онъ подвигался очень медленно. Солдаты-водолазы англійскихъ галеръ бросились въ море, ныряя подплыли къ рулю и стали привязывать къ нему веревки, чтобы помѣшать его движенію, но не видя въ этомъ успѣха, хватались за снасти и лѣзли на корабль. Тогда Ричардъ далъ знакъ галерамъ пробить его таранами, приказаніе было исполнено такъ удачно, что пробитый въ нѣсколькихъ мѣстахъ корабль началъ топуть. Матѳей Пари говоритъ объ этомъ случаѣ нѣсколько иначе. Изъ его словъ видно, что корабль этотъ шелъ на выручку гарнизона, осажденнаго въ Акрѣ и имѣлъ большой грузъ провизіи. Вооруженіе его состояло изъ греческаго огня и большаго количества змѣй, сохранявшихся въ стеклянныхъ банкахъ. Увидя многочисленный христіанскій флотъ, корабль началъ уходить, но вѣтеръ стихъ и онъ подвергся сильнѣйшей атакѣ водолазовъ, которымъ король приказалъ плыть къ кораблю и сверлить его подводную часть. Сарацины бросали въ атакующихъ греческій огонь и банки со змѣями, но неустрашимость Англичанъ взяла пере-

вѣсъ и непріятель не имѣлъ возможности отбиться отъ дружнаго ихъ нападенія; корабль началъ тонуть; Сарацины просили пощады, но король былъ неумолимъ къ невѣрнымъ, взялъ съ корабля только 200 человѣкъ для своихъ нуждъ, а остальные 1100 человѣкъ потонули съ кораблемъ.

Изъ этихъ двухъ разсказовъ, первый, безъ сомнѣнія, правдоподобнѣе. Корабль затонулъ, вѣроятно, отъ ударовъ таранами, потому что трудно допустить, чтобы водолазы могли скоро насверлить столько отверстій, чтобы Сарацины не успѣли ихъ закрыть; гораздо правдоподобнѣе, что они привязывали руль. Разсказъ же Пари наводитъ на случай сообщить читателямъ о водолазахъ древнихъ временъ.

Водолазы въ старые годы славились своимъ искуствомъ. Эти знаменитые urinatores, могли оставаться подъ водою довольно продолжительное время. Ныряя подъ воду, они набирали въ ротъ масла, которое и выпускали по каплямъ. Өукидидъ разсказываетъ, что, при осадѣ Сиракузъ, они ныряли, чтобы подпилить подводную палисаду. Арріанъ упоминаетъ о водолазахъ, подрѣзывавшихъ якорные канаты. Люціанъ описываетъ водолаза, потопившаго своего врага и потомъ всплывшаго на воду почти безъ одышки. Геродотъ пишетъ, что онъ зналъ нѣкоего Сциллу, могшаго проплыть подъ водою до восьмидесяти стадій. Изъ всѣхъ извѣстныхъ въ тѣ времена водолазовъ, онъ былъ самый знаменитый. Водолазы были вообще въ большомъ ходу до конца среднихъ вѣковъ и оказывали не мало услугъ въ военное время при нападеніяхъ и оборонахъ. Исторія сохранила нѣсколько весьма любопытныхъ эпизодовъ, гдѣ водолазы приносили большую пользу. Такъ напр., при осадѣ Мальты Мустафой пашой, (1565 г.), великій магистръ мальтійскаго ордена, опасаясь атаки Турокъ на Санглею, о которой сообщилъ ему грекъ Ласкарисъ изъ признательности, что магистръ спасъ ему жизнь, приказалъ устроить палисаду между Санглеей и Коррадино. Свѣденія оказались вѣрны; Мустафа, задерживаемый ею съ своими судами и, поражаемый защищавшими палисаду войсками Лавалетты изъ аркебузъ и луковъ, приказалъ бригадѣ своихъ водолазовъ рубить палисаду, какъ это дѣлалось подъ Сиракузами. Едва турки спустились въ воду, какъ были встрѣчены мальтійскими водолазами, издревле славившимся своимъ искусствомъ и между ними завязалась отчаянная, схватка въ то-

поры и сабли. Борьба длилась только нѣсколько минутъ; Турки должны были отступить потерявъ половину людей и оставя поля битвы за мальтійцами, возвратившимися на берегъ въ плавь, поддерживая какъ своихъ раненыхъ, такъ и тѣхъ, которые имѣли поврежденную одежду, мѣшавшую имъ плыть свободно.

О греческомъ огнѣ, игравшемъ не малую роль въ безпрерыхъ войнахъ того времени и даже въ первое время по изобрѣтеніи пороха и орудій, когда они производили больше шуму чѣмъ пользы, не безполезно сказать слѣдующее. Его изобрѣтеніе приписываютъ греческому архитектору Калинику, уроженцу города Геліополиса; говорятъ, что онъ заимствовалъ его тайну у аравитянъ (668 г., а по инымъ 673 г.) и предложилъ секретъ греческому императору Константину III. Составъ огня намъ не извѣстенъ, но судя по описаніямъ нѣкоторыхъ его дѣйствій, надо полагать, что въ него входили селитра, сѣра, уголь, нефть, а можетъ быть и смола. Онъ употреблялся въ различныхъ видахъ. Такъ напримѣръ: его составомъ начиняли длинные тросниковые стволы, что походило на наши ракеты. Ихъ зажигали и бросали въ непріятеля. При императорѣ Львѣ Философѣ, независимо отъ первыхъ, употреблялись короткіе стволы, которые бросали греческіе солдаты въ лицо своихъ противниковъ. Были также въ употребленіи горшки, начиненные греческимъ составомъ, загоравшіеся чрезъ извѣстное время. Ихъ подкладывали подъ тѣ сооруженія, которыя хотѣли сжечь. Говорятъ, что онъ горѣлъ подъ водою, а по нѣкоторымъ извѣстіямъ употреблялся какъ метательная сила, чтобы выбрасывать изъ металлическихъ стволовъ каменныя ядра. При Львѣ Философѣ каждое военное судно вооружено было подобной трубой, помѣщавшейся на носу для метанія огня, что лежало на обязанности гребцовъ сидѣвшихъ на посовыхъ банкахъ. При тогдашнихъ средствахъ обороны и нападенія, греческій огонь производилъ сильно разрушающее дѣйствіе, въ особенности въ первое время его употребленія. При помощи его, Греки во время императора Константина Погоната (673) сожгли флотъ Сарацинъ, осаждавшій Константинополь. По свидѣтельству Анны Комненъ, императоръ Алексѣй, въ войну съ Пизанцами, поставилъ у своихъ судовъ на бакѣ бронзовыя изображенія дикихъ звѣрей и въ пасти ихъ вставилъ метательныя

для огня трубы, бросавшія его въ непріятеля. Когда Норманы осождали Дураццо (1106), то осажденные употребляли греческій огонь. При осадѣ Константинополя султаномъ Магометомъ II, Турки отъ греческаго огня потеряли 50 галеръ. Въ томъ ли составѣ или какомъ другомъ, но греческій огонь былъ извѣстенъ Сарацинамъ, которые, во время похода Людовика IX въ Египетъ, много вредили его войскамъ и производили въ его лагерѣ значительныя опустошенія. Жуанвиль, разсказывая объ этомъ, говоритъ, что французамъ удалось наконецъ гасить огонь, употребляя уксусъ смѣшанный съ пескомъ и уриной, а также свѣжими кожами животныхъ. Говорятъ также, будто бы у восточныхъ народовъ былъ свой составъ для греческаго огня. Если вѣрить одной древней арабской рукописи, хранящейся въ Лейденской библіотекѣ, то ихъ было нѣсколько рецептовъ. Эта рукопись озаглавлена такъ: „Трактатъ о военныхъ хитростяхъ какъ брать города и защищать дефилеи по совѣтамъ и инструкціямъ Александра сына Филиппа". Хотя въ послѣдующія времена изобрѣтены были многіе составы, имѣвшіе громадную зажигательную и слѣдовательно разрушительную силу, не уступающую греческому огню, какъ напр. конгревовы ракеты, однакоже составныя части древняго греческаго огня совершенно утрачены. Былъ ли составъ огня утраченъ дѣйствительно или нѣтъ, но по нѣкоторымъ корабельнымъ документамъ англійскаго флота XII в. видно, что онъ отпускался на суда. При Людовикѣ XV, говорятъ, что нѣкто Дюпре предлагалъ королю какое то средство для истребленія огнемъ непріятельскихъ судовъ, но король, пораженный этимъ *варварскимъ*, по его понятіямъ, средствомъ, не только не принялъ предложенія Дюпре, но даже будто запретилъ сообщать кому либо свой секретъ.

V.

Артиллерія. — Первыя о ней свѣдѣнія. — Медленное введеніе ея въ военныхъ флотахъ.—Причины медленности.—Артиллерія впервые поставленная на галерахъ.—Первое артиллерійское морское сраженіе и его неудача.—Время когда она начала входить во всеобщее употребленіе на военныхъ судахъ. — Правила: сколько, гдѣ и какія орудія слѣдуетъ ставить на галерахъ, нефахъ и другихъ судахъ и снаряды для нихъ.—Мортиры.—Время приспособленія артиллеріи на десантныхъ гребныхъ судахъ.—Колесные станки.—Названія и размѣры орудій употреблявшихся въ минувшихъ столѣтіяхъ.—Способы заряжанія и стрѣльбы, снаряды.—Выдержки изъ нѣсколькихъ сраженій съ артиллеріей. — Пушка la consulaire взятая французами въ Алжирѣ.

Артиллерія. Положительныхъ свѣдѣній о времени изобрѣтенія пороха и огнестрѣльнаго оружія не имѣется; хотя его и приписываютъ Бертольду Шварцу, но изъ рукописи нѣкоего Марка Гракха, хранящейся въ Оксфордѣ, видно, что еще въ IX в. извѣстенъ былъ составъ весьма близкій къ составу пороха; въ него входили 6 частей селитры, 2 части сѣры и 2 части угля. Первыя орудія, сколько извѣстно, составлялись изъ двухъ кованныхъ желѣзныхъ цилиндровъ; меньшій предназначался для заряда, а большій для снаряда. Изъ нихъ стрѣляли каменьями, но они производили болѣе грому чѣмъ вреда. Болѣе практичное примѣненіе огнестрѣльныхъ орудій встрѣчается въ первый разъ въ Испаніи (1340 г.) Въ лѣтописяхъ Испанца Цурито упоминается что Донъ-Педро IV, осажденный королемъ Кастильскимъ въ Барселонѣ (1359), стрѣлялъ по непріятельскому флоту изъ 4-хъ пушекъ съ берегу, а одна бомбарда бросала снаряды съ корабля.

Въ Англіи, какъ видно изъ списковъ судовыхъ клерковъ, пушки употреблялись съ 1338 г.; онѣ были мѣдныя и желѣзныя съ нѣсколькими камерами. По свидѣтельству Комдена Эдуардъ III, осаждая Кале (1347), употреблялъ пушки. Фруассаръ говоритъ, что въ сраженіи между Англійскимъ флотомъ подъ начальствомъ графа Пемброка и соединеннымъ

Французско-Испанскимъ подъ командой генуэзца Амброзіо Бокапегро, на испанскихъ каракахъ были пушки, но какія— не извѣстно. Чипаццо сообщаетъ, что Венеція, воюя съ Генуей (1379), имѣла на галерахъ бомбарды, установленныя на носу; онѣ и послужили главнѣйшей причиной, что въ сраженіи при Чіоццо, Генуэзцы были побѣждены и весь ихъ флотъ достался въ руки побѣдителей. Впрочемъ, всѣ документы стараго времени свидѣтельствуютъ о весьма плохомъ состояніи артиллеріи при началѣ ея изобрѣтенія. По чему орудія на судахъ вводились медленно и не охотно. По неопытности въ отливкѣ, стѣны ихъ были слабы, отъ чего нерѣдко орудія разрывались и поражали свою же прислугу, которая говорила *что это чертово изобрѣтеніе, вышедшее изъ подъ монашеской рясы.* Весьма естественно что къ такой артиллеріи не возможно было имѣть большаго довѣрія. Самый способъ заряжанія былъ также не только неудовлетворителенъ, но даже опасенъ. Порохъ всыпался въ пушки шуфлами (совками на длинныхъ палкахъ), отъ чего заряжаніе шло медленно и суда вступая въ бой, обыкновенно дѣлали по одному выстрѣлу, а потомъ сцѣплялись на абордажъ. При такомъ порядкѣ и пороху отпускалось не много. Даже въ половинѣ XV вѣка, для каждаго орудія на 4-хъ мѣсячное плаваніе, полагалось всего 30 выстрѣловъ, а прежде и того меньше.

Вооруженіе галеръ въ XIV и даже до исхода этого столѣтія, состояло изъ одной бомбарды, помѣщавшейся на носу и нѣсколькихъ небольшихъ пушекъ на подставкахъ. Сначала его ввели у себя Венеціане, а отъ нихъ оно перешло къ французамъ и потомъ къ Англичанамъ.

Первый бой съ артиллеріей между этими двумя націями былъ въ 1387 г. около устьевъ р. Темзы. Французы охраняли большой торговый голландскій флотъ отъ нападенія Англичанъ, но проиграли сраженіе не смотря на свою артиллерію и на большія пушки, которыми былъ вооруженъ ихъ флагманскій корабль, метавшій столь тяжелые камни, что они пробивали англійскія суда.

Артиллерія, какъ постоянная боевая принадлежность на флотахъ, можно сказать введена съ половины XV в. Но первое систематическое распредѣленіе ея на судахъ, началось со временъ Людовика XII, когда французскій инженеръ де Шаржъ

изобрѣлъ пушечные порты. Порты прорѣзались однако безъ всякой системы и безъ всякой симметріи; разстоянія между ними были произвольныя, а по недостатку въ опытѣ, ихъ пробивали иногда такъ низко отъ воды, что суда при малѣйшемъ кренѣ черпали воду и гибли. Такъ погибъ каракконъ Mary-Rose въ 1542 г.; борта его отстояли отъ воды всего на 16 дюймовъ. По генуэзскимъ статутамъ 1441 г., нефы должны были имѣть слѣдующую артиллерію: на верхней палубѣ 8 бомбардъ, для нихъ назначалось 200 каменныхъ ядеръ и 3 бочки пороху (въ бочкѣ считалось до 10 ф.), слѣдовательно зарядъ былъ въ $1\frac{1}{2}$ ф., а ядро около 4 ф., чугунныя ядра появились около 1493 г. Изъ другихъ статутовъ видно, что каждое судно отъ 30 до 40 тоннъ, должно было имѣть команды 14 человѣкъ: *два* двойныхъ и *два* простыхъ *барса*, шесть полупикъ, четыре аркебузы съ достаточнымъ количествомъ снарядовъ. Судно въ 110—120 тоннъ палубное; 45 челов., 2 *кардиналы* съ достаточнымъ количествомъ ядеръ, 12 *барсовъ*, 24 пики, 12 полупикъ, 12 ружей, окованныя марсовыя копья и 12 арбалетъ или аркебузовъ. Прошло около столѣтія, пока артиллерія получила подобающее ей значеніе и когда Брантомъ, о гальонѣ великаго герцога Тосканскаго, писалъ Козьмѣ 1-му Медичису, что онъ вооруженъ 100 орудіями. Почти современникъ Брантому, знаменитый артиллеристъ Жироламо Катанео (1560) предложилъ слѣдующее вооруженіе артиллеріей большаго нефа или гальона: На носу на верхней палубѣ 2 *пушки* въ 50 ф. или 2 *кулеврины*. По каждому борту 4 *пушки* въ 50 или 40 ф. На кормѣ по 1 *каменомету* въ 100 ф. съ каждаго борта. Подъ верхней палубой по 3 *пушки* на сторонѣ въ 20 ф. Около руля для отступленія 2 *пушки* или *кулеврины* въ 50 ф. На первой палубѣ по бокамъ руля *бомбарды* для бросанія коробокъ съ каменьями или желѣзныхъ обрѣзковъ. По сторонамъ рядомъ съ бомбардами по 2 *пушки* въ 50 ф. Впереди каюты 2 *пушки* въ 20 ф. На верхней палубѣ кромѣ восьми сказанныхъ еще 3 *фальконета* въ 6 ф. на каждой сторонѣ и по 12 фунт. *сакрѣ*. Подъ кормовой надстройкой по 2 *пушки* въ 20 ф. на сторонѣ и по *полукулевринѣ*. Въ наружной галлереѣ по *коробочному мушкетону* со стороны. На задней надстройкѣ 4 или 5 *фальконетовъ* въ 3 ф. со стороны и по 2 сакры по угламъ. Во-

кругъ столько *мушкетоновъ* въ 1 ф. сколько помѣстится. На верхней грани кормовой надстройки (гакабортъ) 4 *мушкетона*. Въ 1-мъ этажѣ носовой надстройки 2 *фальконa* въ 6 ф. по одному на сторонѣ. На галлереѣ по 2 *коробчатыхъ мушкетона*. Въ двухъ верхнихъ этажахъ таже артиллерія. На гротъ-марсѣ 4 *мушкетона*, на форъ-марсѣ 2. Въ капитанской каютѣ и въ кормѣ по 4 *мушкетона* или *фальконета* въ 3 ф.

Конечно такое правило не было всеобщимъ, отъ него дѣлались отступленія; каждая нація вооружала суда по своему, слѣдуя указаніямъ своихъ опытныхъ артиллеристовъ. Катанео совѣтуетъ вооружать нефы сколь возможно большимъ числомъ орудій, по возможности большихъ калибровъ и отдавать преимущество кулевринамъ и серпентинамъ, какъ длиннымъ орудіямъ стрѣляющимъ далѣе другихъ, весьма полезнымъ для помѣщенія въ носу и кормѣ для погони за непріятелемъ и при отступленіи. Совѣтуя ставить ихъ также по бортамъ, онъ замѣчаетъ, что ихъ выстрѣлами можно наносить большой вредъ, стрѣляя въ подводную часть, чтобы потопить непріятельское судно.

Пантеро-Пантера въ своей armate navale говоритъ, что парусные нефы второй половины XVI в. имѣли двѣ крытыхъ батареи. Въ нижней помѣщались товары, а въ верхней пушки и лошади, когда приходилось перевозить ковалерію. На одной Миланской фрескѣ того времени изображенъ нефъ съ двумя рядами пушекъ, постановленныхъ очень часто и симметрично; верхній бортъ очень высокъ.

Нефы и каракки, строившіяся для военныхъ флотовъ, имѣли пушки и въ нижней палубѣ (фиг. 52, 54). Напр. у французовъ le grand Caraccon и у англичанъ Hary Grace a Drieu имѣли по 100 орудій, у Венеціанцевъ былъ построенъ нефъ, носившій 300 пушекъ. Нефы и каракки о 200 пушкахъ не были рѣдкостью во флотахъ средиземныхъ республикъ.

Съ постепеннымъ совершенствованіемъ артиллеріи вооруженіе галеръ также было усилено. Сначала пушки ставились только на бакѣ, а потомъ и на кормѣ и по бортамъ. Для этого усилены были скрѣпленія оконечностей и устроивались возвышенныя платформы (rembate), на которыхъ помѣщали мелкія орудія. По свидѣтельству Пантеро, у галеръ на бакѣ, по срединѣ становили 50 ф. пушку (крушея), по сторонамъ

по двѣ кулеврины; изъ нихъ одна пара стрѣляла по направленію *кранбалъ*; рядомъ съ ними ставили по 3 фунт. фальконету. На кормовой галлереѣ ставили фальконъ, а на самой кормѣ 12 ф. сакръ на станкѣ безъ колесъ. Въ *рострахъ* стоялъ пасволантъ на козлахъ, а по бортамъ два 30 ф. каменомета или 20 ф. пушки, одинъ сакръ и два аспида (аспикъ). Всего же 16 орудій. На галерахъ меньшихъ размѣровъ ставили по 11 и 13 пушекъ. На знаменитой галерѣ Фаусто (см. галеры) было 100 пушекъ, изъ нихъ большихъ всего 8.

На галеасахъ куршейное орудіе было въ 50 и 80 ф. По бокамъ его, по одной меньшей пушкѣ, за тѣмъ 10 полупушекъ, 10 полукулевринъ на носовой галлереѣ, а на кормовой 8 такихъ же орудій. Между банками по бортамъ ставили 30 и 50 ф. каменометы, очень удобные для заражанія по малой своей длинѣ. Число этихъ орудій соотвѣтствовало числу веселъ. Всего на галеасахъ въ 170 ф. длины насчитывалось до 70 пушекъ. Въ высокихъ бортахъ этихъ судовъ продѣланы были бойницы для пальбы изъ мушкетоновъ.

Гальоны трехпалубные вооружались не меньше какъ 30 орудіями; напримѣръ гальонъ временъ герцога Альбы l'Jinquisition имѣлъ 30 мѣдныхъ литыхъ орудій Семипалубный Испанскій гальонъ Madre de Dio былъ вооруженъ 50 орудіями большаго калибра.

Орудія большихъ калибровъ устанавливались на козлахъ или крѣпкихъ брусьяхъ, на которыхъ они лежали своими цапфами, а малыя на вертлюгахъ какъ изображено на ф. 33.

Мортиры появились около половины XVI в. По свидѣтельству Тибольта онѣ въ первый разъ употреблены были Турками при осадѣ острова Родоса (1552), стрѣлявшими мѣдными ядрами, начиненными сѣрой и другими горючими веществами. Около этого же времени Шведы ввели у себя снарядъ изъ двухъ ядеръ связанныхъ цѣпью для удобнѣйшаго перебиванія снастей (книпели). Впослѣдствіи ядра стали насаживать на стержни до 2-хъ футъ.

Въ этомъ же столѣтіи начали приспособлять орудія на гребныхъ судахъ, при береговыхъ высадкахъ войскъ и уменьшать число орудій на военныхъ судахъ, ограничиваясь 60 пушками для вооруженія гальотовъ и большихъ караккъ; начали вводить однообразную артиллерію, соразмѣряя калиберъ

по декамъ и ставить ее на колесныхъ станкахъ. Орудія малыхъ калибровъ, какъ фальконы и фальконеты размѣщавшіяся прежде по галлереямъ и бортовымъ планширамъ и стѣснявшія свободныя движенія другими орудіями, были совершенно выкинуты изъ употребленія. Заряжаніе орудій насыпкой въ дуло пороху посредствомъ шуфлъ отмѣнены; пороховые заряды начали помѣщать въ картузы и подносить къ орудіямъ въ кокорахъ (Фурье).

Разноколиберность орудій, употреблявшихся въ предшествующихъ столѣтіяхъ любопытна какъ сама по себѣ, такъ и по названіямъ, которыя давали этимъ орудіямъ, такъ:

Названія.	Длина орудій.	Вѣсъ ядра.
Эмерильонъ	3 ф. 9 д.	отъ 9 до 24 унцовъ.
Мушкетонъ	длиннѣе	„ 2 ф.
Фальконетъ	до 30 длинъ кал.	„ 2 до 3 ф.
Фальконъ.	въ 28 „ „	„ 4 „ 6 „
Сакра.	„ 28 „ „	„ 9 „ 12 „
Аспикъ (у насъ аспидъ).	немного короче	„ 9 „ 12 „
Пушка	отъ 17 до 22 кал.	„ 20 „ 100 „
Пушка двойная . . .	нѣсколько короче	„ — „ 120 „
Полупушка		„ — „ 30 „
Четвертная пушка . .		„ — „ 12 „
Каменометъ	въ 5 калибровъ	„ 20—100 и 250 ф.
Кулеврина	„ 33 „	„ 20 до 50 ф.
Полукулеврина . . .	„ 32 „	„ 12 „ 30 „
Salta-martino. . . .	до 50 калибровъ	„ — „ 6 „
Passavolante	до 50 калибровъ	„ — „ 6 „

Орудія отъ 100 до 250 ф. были вообще коротки, стѣны ихъ тоньше, чѣмъ у длинныхъ и зарядъ опредѣлялся въ $^1/_5$ противу вѣса ядра, тогда какъ въ длинныхъ орудіяхъ вѣсъ заряда доходилъ до $^1/_3$ вѣса ядра. Во Франціи 33 ф. (т. е. вѣсъ ядра въ 33 фута) имѣла 10 футъ длины; 16 фунт. кулеврина также до 10 футъ, 2 фунт. фальконетъ въ 7 футъ, а въ Голландіи 33 ф., орудіе было длиною до $11^3/_4$ футъ.

Вообще подъ словомъ *пушка* разумѣлось орудіе длинное съ большимъ калибромъ. Ихъ употребляли какъ самое разрушительное орудіе для корабельныхъ стѣнъ. *Кулеврина* длинное съ малымъ калибромъ, изъ нихъ стрѣляли на дальныхъ разстояніяхъ. Орудія такого рода называли по большей части именами хищныхъ животныхъ, какъ напр. драконы,

василиски, серпентины, кулеврины, коршуны и т. п. *Каменометъ*—короткое съ большимъ калибромъ. Изъ нихъ стрѣляли съ близкихъ разстояній бомбами, ядрами, каменьями, рубленымъ желѣзомъ или свинцомъ, гвоздями и т. п. Для зажиганія непріятельскихъ парусовъ совѣтывали употреблять старую смоленую рубаху, вымоченную въ смѣси масла съ водкой, которую забивали въ дуло.

Разнокалиберность въ орудіяхъ на одномъ и томъ же суднѣ, отсутствіе картузовъ и насыпка пороху въ дуло посредствомъ шуфлъ, конечно были главной причиной, что въ старые годы въ сраженіяхъ ограничивались однимъ, двумя и много тремя выстрѣлами изъ каждаго орудія, и этотъ недостатокъ старались замѣнить количествомъ орудій. Враждебные флоты сходясь начинали страженіе, поражая другъ друга дальнобойными орудіями, потомъ открывали огонь изъ каменометовъ, которые легче было заряжать второй и третій разъ. Такъ, въ описаніи Лепантской битвы упоминается какъ о необыкновенномъ подвигѣ, что союзники, обстрѣливая Турокъ, заряжали свои орудія два, три и даже четыре раза. Турецкая артиллерія была вообще слабѣе союзной, да и впослѣдствіи Турки не отличались ни хорошимъ устройствомъ судовъ, ни вооруженіемъ артиллеріей, ни морскими эволюціями. Еще въ XVII вѣкѣ англійскій коммерческій бригъ Дельфинъ, вооруженный 18 орудіями и имѣвшій всего 36 человѣкъ экипажа, отбился отъ Турецкой эскадры изъ пяти кораблей съ 148 пушками и 1400 человѣкъ экипажа, на которую онъ наткнулся въ Средиземномъ морѣ.

О томъ, какъ мало въ старые годы расчитывали на второй выстрѣлъ, не лишнимъ будетъ привести слѣдующій примѣръ: Капитанъ Поленъ, идя въ морѣ съ небольшой эскадрой (1551), встрѣтилъ 24 богато нагруженные испанскіе гальона. Вознамѣрясь завладѣть ими, но въ тоже время, желая избѣгнуть вреднаго дѣйствія отъ ихъ выстрѣловъ, онъ прибѣгнулъ къ хитрости, поднялъ императорскій флагъ и объявилъ, что идетъ въ Испанію съ венгерской королевой, родственницей императора Карла V, почему и проситъ испанскаго главнокомандующаго флотомъ отдать должную почесть флагу высокой особы и отсалютовать изъ всѣхъ своихъ орудій. Едва испанскій адмиралъ, не подозрѣвая обмана, приказалъ произвести салютъ, какъ Поленъ съ своими

судами набросился на испанскія суда и взялъ ихъ на абордажъ, прежде чѣмъ тѣ успѣли опомниться и зарядить орудія вторично.

Всѣ указанныя неудобства устранены были въ XVII столѣтіи; разнокалиберныя орудія, не удовлетворявшія современной потребности флотовъ, строившихся изъ судовъ болѣе совершенныхъ конструкцій, были выкинуты вовсе; признанныя годными, получили правильное распредѣленіе по декамъ (см. ниже). Лучшіе корабли строились въ Англіи, Франціи и Голландіи; такъ, еще въ 1610 году Англичане имѣли 60-пушечный корабль Prince, имѣвшій до 140 ф. длины по килю. Въ 1637 г. они построили первый 3-хъ-дечный корабль Royal Sovering о 122 пушкахъ въ 1630 тоннъ. Пушки размѣщены были правильно по декамъ, именно: въ гонъ-декѣ и мидель-декѣ ихъ было по 30, въ оперъ-декѣ 26, квартеръ-декѣ 14; кромѣ того, на бакѣ стояло 12 орудій и на кормѣ 10. Его признаютъ родоначальникомъ исчезнувшихъ въ настоящее время 100-пушечныхъ кораблей, считавшихся въ теченіи трехъ столѣтій сильнѣйшими боевыми судами въ военныхъ флотахъ.

Въ заключеніе статьи объ артиллеріи, нельзя не упомянуть, что въ Парижскомъ морскомъ музеѣ хранится модель огромной пушки (конечно для того времени) la Consulaire. Самая пушка громадной величины, длиною въ $22\frac{1}{2}$ ф., находится въ Брестѣ и составляетъ трофей, взятый при бомбардированіи въ 1830 г. Алжира. Она была отлита въ 1542 г. однимъ Венеціанцемъ по распоряженію Дея для пораженія европейскихъ кораблей и получила печальную извѣстность при бомбардированіи Алжира адмираломъ Дюкеномъ. Турки, въ безсильной злобѣ на побѣдителей, стрѣляли изъ нея по французскимъ кораблямъ членами несчастныхъ христіанскихъ плѣнниковъ; при чемъ былъ убитъ французскій консулъ *Ваше* и изрѣзанъ на куски, попавшія въ дуло пушки вмѣстѣ съ другими жертвами турецкаго варварства! Это печальное событіе послужило поводомъ къ приведенному названію неповинной пушки.

VI.

Пираты.—Флибустьеры.—Корсары.—Приватиры.—Торгъ Неграми.—Кораблекрушенія.—Китовая ловля.—Повѣрья моряковъ.—Морскіе законы.—Сигналы.

Пираты. Такъ называютъ всѣхъ людей, занимающихся морскимъ разбоемъ. Этимологія слова піратъ въ точности неизвѣстна, его производятъ отъ греческаго pur—огонь, такъ какъ пираты, нападая на прибрежья и на суда, грабили и жгли ихъ безъ всякой пощады. Происхожденіе пиратства весьма древнее. Морскіе грабежи начались вмѣстѣ съ мореплаваніемъ, слѣдовательно были присущи во времена доисторическія и прежде всего, безъ сомнѣнія, начались въ Средиземномъ и Эгейскомъ моряхъ. Ремесло пиратствомъ можно найти въ исторіи всѣхъ народовъ, занимавшихъ морскія побережья. Въ древнія времена, когда уважалось удальство, сопряженное съ опасностью, пиратство было дѣломъ обыкновеннымъ и не только не постыднымъ, но почетнымъ, открывавшемъ путь къ главѣ и обогащенію. Сила обычая была такова, что купецъ, путешественникъ, пиратъ пользовались одинаковыми правами гостепріимства. Мелкіе острова древняго Эгейскаго моря и другіе раскинутые по прибрежьямъ моря Средиземнаго съ его заливами, были обыкновенными притонами отважныхъ искателей морскихъ приключеній. Скрываясь на своихъ небольшихъ судахъ въ маленькихъ заливахъ и бухточкахъ, они подстерегали купеческіе корабли, стремительно нападали на нихъ, грабили, топили, жгли и нагруженные добычей, возвращались въ свои становища никѣмъ не преслѣдуемые.

Фукидидъ свидѣтельствуетъ, что *арматоры* (хозяева) пиратскихъ кораблей подбирали въ свои экипажи самыхъ смѣлыхъ, самыхъ отчаянныхъ и искусныхъ моряковъ со всего архипелага. У Фокеянъ пиратство долгое время считалось

почетнымъ ремесломъ. Діодоръ и Плутархъ говорятъ про уваженіе къ разбоямъ у Лузитанійцевъ и Иберійцевъ. Изъ исторіи извѣстно, что могущественные древніе германскіе владѣтели жили грабежемъ и разбойничьими набѣгами и гордились быть во главѣ шайки. Независимая жизнь и легкая нажива мало по малу усиливали страсть къ пиратству, которое въ XII в. до Р. Хр. дошло до такихъ опасныхъ размѣровъ, что Критскій король Минос (1300 г.) вооружилъ сильный военный флотъ для преслѣдованія пиратовъ, наводнявшихъ архипелагъ и Понтъ Эвксинскій, при чемъ онъ завладѣлъ Цикладами. Около этого времени Аѳиняне, хотя не довольно еще сильные войскомъ, образовали однакоже милицію, обязанную защищать купеческіе корабли отъ захвата пиратами. Пуническія войны, раззорившіе Карѳагенъ, способствовали образованію въ прибрежныхъ его колоніяхъ колоній пиратовъ. Усиливаясь постепенно, они устроили на самыхъ выгодныхъ пунктахъ свои разбойничьи притоны и даже арсеналы. Къ нимъ стекались самые отчаянные люди всѣхъ націй, между которыми были люди самыхъ почетныхъ и знатныхъ фамилій. Они вооружали свои суда, отдѣлывали ихъ роскошно и украшали дорогой и изящной рѣзьбой. У такихъ пиратовъ-аристократовъ паруса были красные, а весла съ серебрянными насѣчками. Владѣя не одной сотней прибрежныхъ городовъ, они были грозны для Италіи, заходили даже до Остіи, истребляли римскіе военные корабли, рѣшавшіеся на нихъ нападать и однажды взяли даже въ плѣнъ двухъ преторовъ. Въ одномъ Селевкидскомъ портѣ насчитывалось до 1200 пиратскихъ судовъ *).

Римъ, желая ослабить могущество пиратовъ, послалъ противу нихъ флотъ подъ начальствомъ Марка-Антонія. Послѣ неудачнаго нападенія на нихъ у острова Крита, онъ долженъ былъ со стыдомъ отступить, за что былъ прозванъ „Creticus“. Пираты одно время завладѣли даже Тосканскимъ моремъ. Римъ, опасаясь за свою торговлю, снарядилъ вторую уже сильную экспедицію, подъ начальствомъ Помпея; эта бы-

*) Въ одномъ изъ разсказовъ о пиратахъ намъ случилось прочесть, что они взяли въ плѣнъ Юлія Цезаря, возвращавшагося изъ Виѳиніи. Его выкупили жители Милета за 20 талантовъ и что Цезарь впослѣдствіи жестоко наказалъ ихъ, взялъ множество въ плѣнъ и казнилъ ихъ въ Пергамѣ.

ла удачнѣе первой: онъ въ 40 дней совершенно уничтожилъ пиратовъ, взялъ до 24000 въ плѣнъ и всѣ ихъ города присоединилъ къ Риму (см. ч. I, гл. III). Во время тріумвирата, Помпей, какъ извѣстно, былъ изгнанъ; въ отмщеніе онъ захватилъ нѣсколько кораблей, соединился съ бандой пиратовъ и началъ тревожить Римъ. Флотъ Октавія удачно разрушилъ всѣ попытки своего противника и съ того времени о пиратахъ не было слышно лѣтъ 50. Нѣсколько позже, Готы и Вандалы, утвердясь въ нынѣшней Украйнѣ, сдѣлались страшны своими набѣгами на Черномъ морѣ и проникли во Фракію и Грецію. Императоръ Клавдій разсѣялъ ихъ флотъ, побралъ многихъ въ плѣнъ и поселилъ въ разныхъ провинціяхъ. Поселенцы въ Понтѣ, задумавъ уйти, завладѣли нѣсколькими кораблями, проникли въ Босфоръ, Геллеспонтъ, оттуда въ Средиземное море и, пройдя Геркулесовы столпы до Сѣвернаго моря, соединились съ Норманами. Около 450 г. по Р. Х. Генсерикъ, король Вандаловъ, поселяется на берегахъ Африки, сооружаетъ большой флотъ и пускается въ разбой. Неустрашимый, отважный, обожаемый своими моряками, онъ съ дружиной своей скоро дѣлается обладателемъ Средиземнаго моря. Нападая и грабя, онъ не истреблялъ однако же жителей, не уводилъ ихъ въ неволю, и вообще не допускалъ между своими подчиненными кровавой расправы. Лигурія, Этрурія, Кампанья, Бриндизи, Луканія, берега Испаніи, Греціи, Эпира, Сициліи и Сардиніи, много терпѣли отъ его набѣговъ. Призванный на помощь Императрицей Евдоксіей, которую заставляли выйти замужъ за убійцу ея мужа, онъ высадился въ Остіи и пошелъ на Римъ; завладѣвъ имъ, грабилъ 14 дней сряду и возвратился на суда съ громадной добычей; при чемъ увезъ священные сосуды Евреевъ, золотой столъ и подсвѣчникъ съ семью рожками, вывезенный Титомъ изъ Іерусалима. О подвигахъ пиратовъ Норманновъ и Генуэзцевъ было уже говорено выше, остается сказать нѣсколько словъ о пиратѣ Захѣ (Zachas). Захъ, родомъ Сарацинъ, вооружилъ четыре бригантины и пошелъ разбойничать въ Архипелагъ, гдѣ завладѣвъ нѣсколькими островами, былъ признанъ Смирнскимъ королемъ. Солиманъ выдалъ даже за него свою дочь, но узнавъ, что онъ разоряетъ его владѣнія, закололь его.

Пиратство развивалось вмѣстѣ съ морской торговлей, до-

ставлявшей ему всѣ къ тому средства. Прикрываясь коммерціей, оно вкоренялось также между Генуэцами и Флорентинцами, которые вооружали суда подъ благовиднымъ предлогомъ торговли, между тѣмъ многіе арматоры шли прямо разбойничать. Страсть къ приключеніямъ и задоръ къ грабежу были такъ сильно развиты въ характерѣ моряковъ того времени, что Генуэзское правительство издало законъ, по которому отъ каждаго судохозяина брался залогъ, въ обезпеченіе чтобы не грабили и не разбойничали и въ особенности не тревожили суда венеціанскіе и пизанскіе, какъ дружественныхъ націй; при чемъ дѣлалось различіе между судами гребными и парусными, наприм. большая вооруженная галера вносила 3000 ливровъ, а большой кокъ только 1000 ливровъ, потому, что галера считалась болѣе быстрымъ судномъ и слѣдовательно могущимъ наносить болѣе вреда. При стоянкахъ на рейдахъ отъ нихъ отбирались рули, чтобы не могли уйти нечаянно, прежде исполненія всѣхъ формальностей. Крестовые походы, наполняя Средиземное море кораблями, хорошо вооруженными боевыми принадлежностями, много способствовали къ ослабленію пиратства; но съ охлажденіемъ страсти къ пилигримству, пираты снова усилились.

Въ началѣ XVI в., сынъ бѣднаго Митилетскаго горчечника, Хоросъ (пѣтухъ) дѣлается Турецкимъ пиратомъ, принимаетъ исламизмъ, становится извѣстнымъ подъ именемъ Барбаруссы (онъ имѣлъ рыжую бороду) и разбойничаетъ во главѣ пиратовъ на Средиземномъ морѣ. Принятый ласково Тунисскимъ беемъ и нападая, грабя и захватывая безъ разбора суда всѣхъ націй, онъ не разъ вынуждалъ снаряжать противу себя значительные флоты, нерѣдко истреблявшіе его корабли, но смѣлый пиратъ не остывалъ въ своей энергіи и, то милостію, то уступчивостью, то коварствомъ достигъ до того, что Арабы провозгласили его Алжирскимъ деемъ. Венеція, Генуя и другія провинціи, сильно страдали отъ его разбоевъ; въ это же время, Ускоки (пираты изъ моряковъ сѣверовосточнаго побережья Адріатики) наводили страхъ на берега Венеціанскаго залива. Папа Павелъ IV согласился съ Императоромъ Фердинандомъ ихъ уничтожить, но Фердинандъ употребилъ полумѣру, онъ предложилъ имъ содержать стражу по прибрежью (1540) и назначилъ имъ городъ Сегну (Ségne), гдѣ они держались до 1618 г., не отставая отъ своихъ ста-

рыхъ привычекъ, пока соединенныя усилія Венеціи и Австріи не положили конецъ ихъ разбоямъ въ Адріатикѣ; но главное и самое опасное гнѣздо пиратовъ составилось на Варварійскихъ берегахъ и преимущественно въ Алжирѣ, Марокко, Тунисѣ, Сале и Триполи. Основанное Хоросомъ Барбаруссой, оно перешло въ наслѣдство не менѣе кровожаднаго брата его Хаиръ-Эддина, принявшаго также названіе Барбаруссы. Варварійскіе пираты были страшны для оплошныхъ мореходовъ не одной своей отвагой и ловкостію, ихъ воодушевлялъ религіозный фанатизмъ и безграничное презрѣніе къ христіанамъ. Тысячи плѣнныхъ, захваченныхъ ими во время нападеній на суда и набѣговъ на берега, или томились въ душныхъ казематахъ и умирали отъ истязаній и голоду или продавались въ рабство. Вліяніе пиратовъ на страну было настолько сильно, что Хаиръ—Эддинъ получилъ званіе Алжирскаго дея чрезъ ихъ содѣйствіе, откуда они изгнали Испанцевъ. Съ этого времени они дѣлаются еще болѣе дерзкими и отважными. При Эддинѣ считалось болѣе 12000 плѣнныхъ христіанъ *). Карлъ V, съ цѣлью уничтоженія пиратства, снаряжалъ экспедицію противъ Туниса; въ ней принимала участіе Испанія, Неаполь, Генуя и Сицилія. 18 окября 1541 г. флотъ изъ 70 галеръ и болѣе 100 грузовыхъ судовъ съ 12000 матросовъ и 25000 солдатъ, подъ начальствомъ Андрея Даріи, подошелъ къ Алжиру; высаженные войска скоро сбили Арабовъ, но въ ночь съ 27 на 28 октября буря съ градомъ и морозомъ разметала суда по берегу; 180 изъ нихъ разбились и 8000 человѣкъ потонули. Ободренные Арабы сдѣлали вылазку и истребили часть осаднаго корпуса. Неудача вынудила Карла снять осаду, а ободрившіеся Арабы захватываютъ Константину Мостаганамъ и вытѣсняютъ Испанцевъ изъ Орана. Янычаре правятъ страной неограниченно и по прежнему пиратствуютъ и тиранствуютъ. Въ продолженіи двухъ вѣковъ Испанцы, Французы, Англичане пытались уничтожать пиратство и подчинить себѣ Алжиръ, но безуспѣшно. Въ 1663 г. Испанскій флотъ захватилъ Джирджели, но буря вынудила ихъ возвратиться въ Испанію. Въ 1682 г. Людовикъ XIV посылаетъ сильный флотъ подъ командой извѣст-

*) Знаменитый авторъ Донъ-Кихота Сервантесъ былъ нѣсколько лѣтъ Алжирскимъ плѣнникомъ.

наго адмирала Дюкена (Duquesne); онъ бомбардируетъ Алжиръ, разоряетъ его, но не уничтожаетъ живучести пиратства. Бомбардированіе Алжира повторяется въ 1682, 1687, 1688 годахъ, но едва Французы удаляются — разбои возобновляются. Въ 1732 году Испанцы захватываютъ Оранъ и держатся въ немъ до 1790 года, но потомъ оставляютъ. Въ концѣ XVIII в. Англичане бомбардируютъ Алжиръ и, дорого купленной побѣдой, заставляютъ дея освободить 1000 человѣкъ христіанъ. Въ 1819 г. французскій флотъ опять является предъ Алжиромъ, требуя уничтоженія пиратства, но ретерируется, получивъ отвѣтъ „что Алжирцы будутъ продолжать пиратствовать и захватывать корабли всѣхъ націй не платящихъ имъ дани." Наконецъ французы серьезно и систематически берутся за завоеваніе Алжира (1830—1865) и только послѣ окончательнаго его покоренія былъ положенъ конецъ долговременнымъ и раззорительнымъ морскимъ разбоямъ на Средиземномъ морѣ. Въ настоящее время пираты изрѣдка появляются въ греческомъ архепелагѣ, представляющемъ много удобствъ для избѣжанія преслѣдованія и укрытій за скалистыми и пустынными берегами и около береговъ Марокко. Въ Азіи около Китайскихъ береговъ и Зондскихъ острововъ, разбойничаютъ и по сіе время Китайцы и Малайцы, не смотря на то что ихъ сильно преслѣдуютъ военные паровые крейсеры, которыхъ впрочемъ они очень боятся. Изъ отдѣльныхъ личностей, прославившихся своими пиратскими подвигами, кромѣ Хороса и Хаира Барбаруссъ, изъ которыхъ послѣдній, своею кровожадностію, превзошолъ даже брата, былъ извѣстенъ пиратъ Драгутъ, а въ послѣднія времена (около 1850 г.) былъ повѣшенъ по приговору Гибралтарскаго суда пиратъ Бенедиктъ Соло, разбойничавшій на Средиземномъ морѣ десять лѣтъ сряду съ неумолимою жестокостію.

Пиратство въ старые годы было развито и по рѣкамъ. На Сенѣ его ввели Норманы; за ними, по ихъ слѣдамъ, долгое время разбойничали люди изъ всякаго сброда. Норманы же разбойничали по устьямъ рѣкъ впадающихъ въ Нѣмецкое море. На Темзѣ пиратство въ XVII в. было развито очень сильно. Число пиратовъ насчитывали до 1000 человѣкъ. Между ними были водолазы, корабельные плотники, кузнецы; каждый преслѣдовалъ свою спеціальность, преимущественно

по ночамъ. Таможенные чиновники потворствовали грабить суда и были въ долѣ; они ложились въ это время спать, какъ бы ничего не зная. Низовья нашей Волги, Донъ, Днѣпръ также были ареной для разбоевъ, которымъ преимущественно занималось казачество.

Суда пиратовъ были вообще не велики, легки, быстры на ходу и поворотливы. Суда древнихъ греческихъ пиратовъ назывались *міопароны*, но о нихъ нѣтъ никакихъ положительныхъ указаній, говорятъ что ихъ строили иногда съ таранами; между ними были и такихъ малыхъ размѣровъ, что управлялись всего шестью веслами. У тѣхъ же греческихъ пиратовъ были *камеры*. Титъ Ливій, Страбонъ, Тацитъ описываютъ ихъ какъ суда, имѣвшія одну палубу, съ виду короткія, узкія, легкія, съ бортами съуживающимися къ верху и имѣвшими отъ 25 до 30 человѣкъ экипажа. Онѣ ходили на веслахъ и подъ парусами и *биремы* очень схожія съ фиг. 12, только корма острѣе. У пиратовъ Гирканіи были *иберіоты* или *гиберіоты*, которыя описываютъ какъ узкія, ходкія, защищенныя по бортамъ ивовымъ плетнемъ обтянутымъ козлиными или медвѣжьими шкурами, защищавшими ихъ отъ волнъ. На нихъ они грабили сосѣдніе острова. Пираты среднихъ вѣковъ употребляли небольшія галеры, фелуки, шебеки, бригантины, саэты или сагиты. Чтобы не быть замѣченными издали, они красили свои суда синей краской подъ цвѣтъ моря; когда нужно было, то снимали мачты и подкрадывались на веслахъ; однимъ словомъ не было такой хитрости, къ которой бы они не прибѣгали для того, чтобы ловчѣе нападать на свои жертвы или избѣгать преслѣдованій военныхъ крейсеровъ (см. ниже и ч. III).

Флибустьеры. Въ царствованіе Лудовика XIII (1626 г.), нѣсколько отважныхъ Діеппскихъ моряковъ снарядили нѣсколько судовъ и отправились въ Америку. Цѣль ихъ была воевать съ Испанцами, безпрестанно нападавшими на французскія колоніи Антильскихъ острововъ для грабежей. Первыя ихъ предпріятія были вполнѣ удачны. Они основали отдѣльную колонію на Черепашьемъ островѣ, отстоявшемъ около 8 километровъ (около 8 верстъ) отъ острова Сенъ-Доминго и очистили его отъ Испанцевъ. Такъ основалось сословіе флибустьеровъ. Названіе это производятъ отъ небольшихъ судовъ употребляемыхъ Англичанами, Французами и Голландцами:

flyboat, flibot, flieboat, на которыхъ они перешли за Океанъ. Члены новой колоніи раздѣлились на три класса: къ первому принадлежали лица обязанные заниматься земледѣліемъ, второй классъ принялъ на себя обязанность звѣролововъ; шкуры добываемыя чрезъ охоту за дикими животными, составили выгодную статью промысла. Ихъ называли *буканьерами*. Третій разрядъ составили собственно *флибустьеры*, нѣчто въ родѣ корсаровъ, принявшіе на себя обязательство вести непрерывную войну съ Испанцами. Эти послѣдніе раздѣлялись на нѣсколько отрядовъ и отлично вооруженные нападали и грабели своихъ противниковъ. У нихъ были свои законы, которыми опредѣлялись вознагражденія при дѣлежѣ добычи и обезпеченія при увѣчьяхъ. Напримѣръ: за потерю глаза выдавалось 100 червонцевъ, руки—200, а обоихъ рукъ—600 червонцевъ или шесть невольниковъ и т. п. Правильные и болѣе раззорительные набѣги этихъ смѣльчаковъ начались около 1660 года. Испанцы вооружали противъ нихъ цѣлыя эскадры, но флибустьеры не робѣли и въ свою очередь снаряжали свои отряды, выбирали удобный случай для нападеній и почти всегда выходили побѣдителями. Между ними нашлись отважные и разумные предводители: Nau d'Olonais и Michel le Basque; они собрали однажды 400 удальцовъ и завладѣли городомъ Маракаибо, защищенными флотами и гарнизономъ. Въ 1683 г. Montbars l'Exterminateur съ шайкой въ 1200 человѣкъ завладѣлъ Вера-Круцомъ, а Pier le grand, родомъ изъ Діеппа, командуя баркомъ съ 22 человѣкъ матросовъ, около мыса Тюбюрона (на западной оконечности Сенъ-Доминго), атаковалъ 52 пушечный Испанскій корабль и взялъ его на абордажъ.

Суда флибустьеровъ сначала были простыя лодки (barques), помѣщавшія отъ 50 до 100 человѣкъ храбрецовъ, но впослѣдствіи они запаслись военными судами, пріобрѣтая ихъ большею частью захватми; нѣкоторые изъ нихъ были о 32 пушкахъ. Флибустьеры не лишены были суевѣрія, какъ и всѣ моряки того времени. Готовясь къ нападеніямъ, они просили у Бога покровительства и дарованія успѣха какъ бы въ правомъ дѣлѣ и давали различные обѣты Пресвятой Дѣвѣ Маріи. Если набѣгъ удавался, устраивалось празднество и веселыя пѣсни раздавались по всему острову; вмѣстѣ съ тѣмъ возносились благодарственныя молитвы Богу и дѣлилась добыча со строгимъ соблюденіемъ установленныхъ правилъ.

Когда силы флибустьеровъ достаточно возросли и образовалась самостоятельная колонія, французское правительство позначило губернатора и не разъ прибѣгало къ ихъ содѣйствію во время экспедиціи на Голландскую колонію Табаго и Испанскую Картагену, и успѣху своему была обязана флибустьерамъ (1697 г.). Рисвикскій миръ положилъ конецъ флибустьерскимъ подвигамъ. Въ то время губернаторомъ острова былъ Дюкасъ, обожаемый флибустьерами за свою прямоту и честность. Онъ объявилъ, что дальнѣйшіе ихъ разбои будутъ безславны для Франціи и поставятъ правительство въ затрудненіе и предложилъ имъ перейти къ мирной жизни поселенцевъ. Большинство согласилось, а неугомонные поселились около Картагены и Порта-Белло; но выборъ оказался неудачнымъ, почему часть перешла въ Бокаторъ, гдѣ сдружилась съ дикарями, а часть переселилась въ англійскія колоніи. Англія при ихъ помощи завладѣла Ямайкой. Франція жалѣла впослѣдствіи о разрушеніи колоніи флибустьеровъ. Губернаторъ Сенъ-Домингской колоніи, графъ Шуазель Бопре пытался возстановить ее, но умеръ не успѣвъ докончить начатое.

Флибустьеры, какъ уже было сказано, нападали на Испанцевъ какъ непримиримыхъ враговъ Франціи; они защищали также дикарей, для которыхъ не было той жестокости, которую не придумали бы Испанцы при истязаніяхъ этихъ несчастныхъ дѣтей природы. Во свою очередь и дикари были безпощадными мстителями за ихъ притѣсненія.

Изъ флибустьеровъ, кромѣ упомянутыхъ выше, были замѣчательны Монбаръ, Грамонъ и англичанинъ Морганъ, прославившійся необычайною смѣлостью, благородствомъ и великодушіемъ. Онъ завладѣлъ многими испанскими городами на американскомъ материкѣ, а въ 1670 г. собралъ флотъ изъ 30 судовъ, въ числѣ которыхъ были суда о 30 пушкахъ, взялъ городъ Панаму и возвратился съ громадной драгоцѣнной и военной добычей. Получивъ значительную долю богатства, онъ оставилъ опасное ремесло флибустьера и переселился на Ямайку, гдѣ купилъ богатое помѣстье, женился и, какъ умный человѣкъ, былъ избранъ на почетную должность.

Хотя флибустверы были грубы, мстительны и безжалостны къ непріятелямъ, но всегда щадили безоружныхъ, дорожили честнымъ словомъ и держали его твердо. Такъ, однажды,

Монтобанъ, командуя флибустьерскимъ кораблемъ, обязался за извѣстную сумму проводить испанское судно до извѣстнаго порта. Одинъ изъ флибустьеровъ сталъ уговаривать товарищей ограбить Испанца. Когда такое предложеніе дошло до Монтобана, онъ выяснилъ экипажу всю гнустность поступка и требовалъ, чтобы заговорщика высадили на берегъ. Команда образумилась, устыдилась затѣянному грабежу и, убѣжденная краснорѣчивыми доводами ихъ предводителя, въ свою очередь осудила неосторожнаго товарища и при первомъ удобномъ случаѣ высадила его на берегъ.

Корсасы, приватиры, крейсеры. Главная цѣль воюющихъ сторонъ состоитъ въ нанесеніи сколь возможно болѣе вреда противнику, чтобы тѣмъ ослабить его средства и вынудить къ прекращенію военныхъ дѣйствій на болѣе выгодныхъ для побѣдителя условіяхъ. Въ древніе и средніе вѣка, частная собственность на сухомъ пути и на морѣ не была обезпечена ни какими международными законами. Въ новѣйшее время воюющія государства уговорились не вредить мирнымъ жителямъ и не разорять ни селъ, ни городовъ. Но вопросъ о неприкосновенности частной собственности на морѣ, какъ прежде такъ и теперь не разрѣшенъ удовлетворительно, почему морскія державы вооружаютъ для захвата торговыхъ судовъ и ихъ истребленія или привода въ свои порты суда, которые называютъ *крейсеры*. Чѣмъ болѣе крейсеровъ тѣмъ разумѣется и вредъ отъ нихъ значительнѣе, по чему кромѣ правительственныхъ крейсеровъ, которыхъ по дороговизнѣ расходовъ на содержаніе ни одно изъ нихъ не могло довести до желаемой цифры, враждебныя государства прибѣгали къ пособію частныхъ арматоровъ, дозволяя имъ вооружать суда на ихъ счетъ и страхъ и ловить купцовъ враждебныхъ націй, нападать на враждебныя берега, раззорять ихъ и истреблять военныя силы противника, на сухомъ пути и на морѣ. Арматоры такихъ судовъ получали отъ своего правительства свидѣтельсва (патенты) на право носить военный національный флагъ и на нихъ смотрѣли уже не какъ на пиратовъ, а скорѣе какъ на морскихъ партизановъ. Если попадались они въ плѣнъ, то считались военно-плѣнными. Захваченная непріятельская собственность сдавалась ими правительству и часть ея, опредѣленная закономъ страны, выдавалась въ вознагражденія какъ правительсвеннымъ крейсерамъ, такъ и

частнымъ арматорамъ. Эти послѣдніе въ отличіе отъ правительственныхъ крейсеровъ назывались *корсарами* и *приватирами*.

Начало корсарства относится къ XIV столѣтію и въ первые было учреждено и даже узаконено Генуэзцами, а приватирство въ XVI в. появилось у Англичанъ и именно когда съ открытіемъ Америки открылись новые источники къ обогощенію, когда морская торговля начала развиваться въ большихъ размѣрахъ а съ нею начало усиливаться и морское могущество приморскихъ государствъ и родилось неизбѣжное соперничество и жажда къ морскому преобладанію. Отсюда начинаются нескончаемыя между ними войны, прекратившіяся только тогда, какъ Англія подобно древнимъ Карѳагену, Риму и Венеціи сдѣлалась дѣйствительной владычецей морей. Въ этихъ войнахъ принимали постоянное участіе Испанія, Португалія, Англія, Голландія и Франція, то вступая попеременно въ союзы между собою противу одной какой либо державы, то соединяясь въ группы; при чемъ не малую роль играли религіозная рознь и борьба за наслѣдство престоловъ. Къ корсарству прибѣгали Греки въ войну за освобожденіе изъ подъ власти Турокъ, Американцы южныхъ штатовъ въ послѣднюю свою войну за отдѣленіе отъ сѣвера, но большая часть ихъ дѣйствій походили на пиратство англійскихъ приватировъ (см. ч. III, Греки и Крейсеры).

Первое приватирство въ Англіи началось въ войну ее съ Испаніей. Правительство, не будучи въ состояніи вооружать много судовъ на свой счетъ для нанесенія вреда испанской торговлѣ, придумало выдавать свидѣтельства на право вооруженія ихъ частнымъ лицамъ и дозволяло поднимать свой флагъ, которымъ какъ бы сознавало законность ихъ дѣйствій. Арматоры въ свою очередь, сознавая въ себѣ силу вызванную правительственностью слабостью, переступали за предѣлы своихъ правъ и нападали и грабили не только суда непріятельскія, но и суда дружественныхъ державъ и даже на свои собственныя; однимъ словомъ, сдѣлались изъ приватировъ настоящими и безжалостными пиратами. Купцы англійскіе и дворяне, которыхъ имѣнія находились на берегахъ Англіи, вооружали корабли и посылали ихъ прямо для морскихъ грабежей и разбоевъ. На такое постыдное ремесло отваживались даже лучшія фамиліи. Между послѣдними из-

вѣстенъ Томасъ Сеймуръ, задумавшій устроить на островахъ Сцилли (у югозападной оконечности Великобританіи), нѣчто въ родѣ отдѣльнаго государства. Положеніе этихъ острововъ, со множествомъ заливовъ и бухточекъ, представляло всѣ къ тому удобства, давая полную возможность скрываться отъ преслѣдованій. Не довольный оцѣнкой своихъ заслугъ правительствомъ, онъ явно враждовалъ противу него. Лѣтописи того времени неоднократно упоминаютъ имена судовъ, шедшихъ изъ Антверпена въ Кадиксъ, не дошедшихъ до назначенія и пропавшихъ безъ вѣсти, при всемъ томъ, что на морѣ не было ни бурь ни штормовъ и время было вполнѣ благопріятное. Безъ сомнѣнія, они были пойманы приватирами-пиратами и потоплены съ людьми, а грузъ свезенъ на берегъ и скрытъ въ подвалахъ и погребахъ прибрежныхъ замковъ пиратовъ-собственниковъ. Они держали дла этого особые фургоны и лошадей, на которыхъ торопливо свозили награбленное, истребляя всѣ слѣды, могущіе открыть ихъ беззаконія.

Исторія Англіи называетъ не одного Сеймура въ числѣ пиратовъ-приватировъ, а также сыновей лорда Кобгана и, въ особенности Томаса Кобгана, какъ отважнѣйшаго. Они воевали съ двоякой цѣлью, конечно главной изъ нихъ была нажива, а за тѣмъ защита протестантства, которому они были ревностными послѣдователями. Королева Елизавета не разъ грозила имъ наказаніями, но они оставляли угрозы безъ всякаго вниманія. Во время возстанія на островѣ Уайтѣ, онъ и братъ его стали рыцарями реформатства, но защищали его дѣйсвительно только въ тѣхъ случаяхъ, когда интересы ихъ были связаны съ ихъ собственными. Въ числѣ такихъ беззаконниковъ былъ одинъ маіоръ изъ Дувра; говорятъ, что онъ потопилъ и взялъ до 700 призовъ французскихъ и нейтральныхъ; изъ нихъ 61 принадлежали Испанцамъ и шли съ весьма дорогими грузами. На его грабежи жаловались рыбаки и утверждали, что онъ грабилъ даже свои суда, ходившія между Лондономъ и Антверпеномъ.

Испанцы въ свою очередь, не желая оставаться въ накладѣ, захватывали англійскія суда и прибѣгали къ тѣмъ же жестокостямъ какъ и Англичане. Они забирали грузъ и корабли въ свою пользу, а арматоровъ и команду отдавали суду инквизиціи, которая видя въ нихъ враговъ католицизма, пытала и наказывала ихъ какъ еретиковъ. Въ это время

начался постыдный торгъ неграми, и поддерживался всѣми приморскими державами. Приватиры, находя выгоду отъ торговли человѣческимъ мясомъ, какъ весьма подходящую къ ихъ обычному ремеслу, обращали на нее всѣ свои средства и вводили въ нее свою систему безчеловѣчія, о которой впрочемъ будетъ сказано отдѣльно; здѣсь же слѣдуетъ только замѣтить, что нигдѣ приватирство не было такъ сильно развито и ни въ одной націи не уклонялось отъ прямой своей цѣли, какъ въ Англіи.

Корсары, какъ уже сказано, были тѣ же приватиры. Во Франціи они играли большую роль во время войнъ Людовика XIV и республики и нанесли не мало вреда Англичанамъ и Голландцамъ въ ихъ морской торговлѣ; но къ чести корсаровъ слѣдуетъ сказать, что они не доводили себя до унизительнаго ремесла пиратовъ. Большая часть изъ нихъ происходила изъ Нормандцевъ, потомковъ древнихъ Норманновъ и изъ простыхъ корсаровъ дослуживались до адмираловъ—флотоводцевъ, которыхъ имена останутся навсегда уважаемыми въ морской исторіи. Таковы были Дюкенъ, Дюгетруенъ, Турвиль, Кассаръ, Жанъ-Бартъ Сюркуфъ. Послѣдній хотя на всегда остался корсаромъ, но извѣстенъ не менѣе соотечественниковъ и земляковъ своей изумительной отвагой.

Жизнь этихъ отважныхъ людей обильна приключеніями и по истинѣ геройскими подвигами. Къ сожалѣнію, они не имѣли вліянія на судьбу кому быть преобладателями на моряхъ, не менѣе того, ихъ патріотизмъ и геройство занимаютъ не одну славную страницу въ исторіи Франціи; она чтитъ ихъ память и статуи ихъ, прекрасно изваянныя талантливыми художниками, украшаютъ и по нынѣ версальскій дворецъ. Любопытствующіе, ближе познакомиться съ ихъ славными дѣлами, могутъ найти ихъ біографіи въ „морской“ исторіи Франціи Евгенія Сю и другихъ авторовъ. Здѣсь же помѣщаются выдержки изъ нѣкоторыхъ болѣе отважныхъ подвиговъ Жана-Барта, Сюркуфа, Поля-Джонса и женщины — корсара Боболины.

Жанъ-Бартъ, сынъ простаго Дюнкирхенскаго судохозяина, родился въ 1651 году, началъ свою морскую карьеру на отцовскомъ суднѣ съ самаго ранняго возраста. Когда онъ подросъ и окрѣпъ, то поступилъ на службу въ Голландскій флотъ подъ команду знаменитаго Рюйтера и оставался въ

немъ до объявленія войны между сѣверными провинціями (Голландіей) и Франціей. Возвратясь на родину, вооружилъ небольшое судно (бригантину) и пошелъ корсарничать. Торговля Англичанъ и Голландцевъ сильно страдала отъ его смѣлыхъ набѣговъ и захватовъ въ Сѣверномъ морѣ. Онъ сдѣлался до того извѣстенъ и популяренъ, что во всѣхъ углахъ Франціи только и раздовору было что о Жанъ-Бартѣ. Никто не зналъ лучше его всѣ прибрежные закоулки, входы и выходы изъ нихъ, теченія, часы приливовъ и отливовъ. Самые храбрые французы-моряки дивились его отвагѣ и неутомимости. Сюлли едва узналъ о немъ, какъ поспѣшилъ пригласить его на коронную службу. Въ 1689 г. Жанъ-Бартъ и товарищъ его Форбэнъ, послѣ неудачнаго сраженія съ несравненно сильнѣйшимъ Англійскимъ кораблемъ, попались въ плѣнъ и посажены были на *понтоны*, но скоро ушли съ нихъ, нашли на берегу небольшую лодку, переплыли на ней удачно Ла-маншъ, достигли благополучно роднаго берега и принялись за прежнее ремесло. Въ 1691 году Людовикъ XIV, желая ближе познакомиться съ отважнымъ морякомъ, пригласилъ его во дворецъ, чтобы лично объявить ему, что онъ назначаетъ его начальникомъ эскадры. „Вы очень хорошо дѣлаете, государь, но непріятель такому назначенію не порадуется“— отвѣчалъ прямодушный морякъ и возбудилъ этимъ отвѣтомъ всеобщій хохотъ придворныхъ, окружавшихъ короля. Въ другой разъ, когда король желалъ услышать разсказъ самого Барта, какимъ образомъ онъ прорвался чрезъ непріятельскій флотъ,—Бартъ, поставивъ придворныхъ куртизановъ въ два ряда и, проходя по срединѣ, растолкалъ ихъ безъ церемоніи. Бартъ дѣйствительно получилъ подъ команду 7 фрегатовъ стоявшихъ въ Дюнкирхенѣ; его блокировали 40 непріятельскихъ кораблей; онъ прорвался чрезъ блокадную линію, направился въ Нѣмецкое море, гдѣ настигъ непріятельскій купеческій флотъ; напалъ на него, взялъ въ плѣнъ конвоировавшія его военныя суда и успѣлъ сдѣлать удачный набѣгъ на Шотландскіе берега. Въ это крейсерство онъ сжегъ болѣе 80 непріятельскихъ коммерческихъ судовъ и возвратился въ Дюнкирхенъ съ добычей на 1500000 франковъ. Въ 1692 г. онъ разбилъ Голландскій флотъ въ Балтійскомъ морѣ, а въ слѣдующемъ году помогъ Турвилю въ сраженіи при Лагосѣ. Въ 1694 г. во Франціи былъ неурожай, угрожавшій странѣ

голодомъ; онъ удачно провелъ купеческія суда съ хлѣбомъ въ Дюнкирхенъ и освободилъ другую флотилію нагруженную зерномъ и захваченную уже Голландцами; при чемъ взялъ на абордажъ адмиральскій корабль и собственноручно убилъ самого адмирала. Въ слѣдующемъ году, онъ взялъ еще 5 военныхъ и 22 купеческихъ Голландскихъ корабля. Въ 1697 г. онъ на эскадрѣ своей везъ принца Конти въ Польшу, какъ претендента на престолъ послѣ Яна Собѣсскаго. Принцъ перебрался на адмиральскій корабль 6-го сентября, а 7-го, съ эскадрой изъ шести кораблей, Бартъ благополучно миновалъ Остенде и удачно избѣжалъ преслѣдованія 19 Англійскихъ кораблей, находившихся къ сѣверу отъ Дюнкирхена и выжидавшихъ его выхода въ море. Эти корабли его не замѣтили; но съ разсвѣтомъ онъ наткнулся на два корабля, бывшіе подъ парусами и девять стоявшихъ на якорѣ между Мезомъ и Темзой. Бартъ, продолжая плаваніе, приготовился къ бою, но непріятель не успѣлъ его догнать и къ ночи потерялъ изъ виду. Когда миновала опасность, то принцъ Конти обратился къ нему съ вопросомъ: чтобы онъ сдѣлалъ, если бы англичане атаковали его и одолѣли. „Я сталъ бы драться и если бы видѣлъ, что плѣнъ неизбѣженъ, то взорвалъ бы корабль на воздухъ, но живаго васъ не отдалъ бы непріятелю. Я ко всему былъ готовъ и приказалъ моему сыну стоять на всякій случай у *крютъ-камеры* съ заряженнымъ пистолетомъ, чтобы выстрѣлить въ нее при первомъ моемъ словѣ“. Принцъ вздрогнулъ при этихъ словахъ и отвѣтилъ Барту, „что лекарство хуже болѣзни; я запрещаю вамъ, прибавилъ онъ, прибѣгать къ нему пока я на вашемъ кораблѣ“. Сынъ его, тотъ самый Корнилъ Бартъ, который былъ впослѣдствіи адмираломъ французскаго флота и котораго отецъ бралъ во всѣ свои экспедиціи. Однажды, когда мальчику было всего 12 лѣтъ и онъ оробѣлъ при первыхъ выстрѣлахъ, отецъ привязалъ къ мачтѣ и выдержалъ на привязи все время абордажной свалки. Рисвикскій миръ положилъ конецъ военнымъ подвигамъ Барта. Онъ умеръ отъ воспаленія въ легкомъ въ 1702 году. Дюнкерсъ, его родина, воздвигъ ему прекрасный памятникъ, украшающій городскую площадь.

С ю р к у ф ъ знаменитъ не менѣе Барта, хотя и не служилъ правительству. Онъ родился въ Сенъ-Мало въ 1773 г., умеръ въ 1827 г. Жизнь его похожа скорѣе на романъ,

чѣмъ на истину, хотя всѣ его дѣйствія подтверждены несомнѣнными фактами. Большая часть корсаровъ его времени замѣчательна была грубостью и даже жестокостью; Сюркуфъ же, напротивъ, былъ кротокъ и скорѣе неповоротливъ, чѣмъ быстръ. Въ 20 лѣтъ онъ командовалъ каботажнымъ судномъ и влюбился въ одну красивую и богатую дѣвушку, которая отвѣчала ему взаимностью и охотно вышла бы замужъ, но отецъ, видя его бѣдность, отказалъ; „разбогатѣй прежде, отвѣчалъ онъ, а тамъ увидимъ, что дѣлать". Сюркуфъ рѣшился нажить состояніе и отправился въ Индію, гдѣ поле для наживы въ то время было широкое. Не дойдя однако же до Индіи, онъ высадился на островѣ Иль-де-Франсѣ. Пользуясь бывшей въ то время войною между Франціей и Англіей, вооружилъ небольшое корсарское судно и отправился на ловлю англійскихъ купцовъ. Въ непродолжительномъ времени онъ становится какимъ-то страшилищемъ для купцовъ Англичанъ, которыхъ ловитъ безпощадно. Въ устьѣ Бенгала онъ захватываетъ цѣлую непріятельскую флотилію купцовъ и завладѣваетъ лоцманской военной лодкой, ихъ конвоировавшей. Двѣ пушки, взятыя имъ съ лодки, даютъ ему возможность завладѣть 26-пушечнымъ англо-индійскимъ компанейскимъ кораблемъ, на который онъ и переходитъ со своимъ отважнымъ экипажемъ. Его преслѣдуютъ три другія судна, онъ вступаетъ съ ними въ бой, два изъ нихъ беретъ въ плѣнъ, а третье бѣжитъ со страху, не смотря на то, что на немъ было 200 человѣкъ вооруженныхъ солдатъ пассажировъ. Послѣ разныхъ не менѣе отважныхъ и почти невѣроятныхъ подвиговъ, Сюркуфъ чуть было не попался въ бѣду. Французское правительство, узнавъ, что онъ корсарничаетъ безъ законнаго дозволенія, хотѣло судить его, но директорія, оцѣнивъ его храбрость и вредъ нанесенный непріятелю, не токмо освободила отъ преслѣдованія, но присудила ему законную призовую сумму, на равнѣ съ прочими корсарами. Сюркуфъ становится богачомъ, получаетъ 1,700,000 франковъ, возвращается на родину и женится на любимой особѣ, для которой рѣшился на опасную жизнь корсара. Сюркуфъ счастливъ, казалось бы чего болѣе желать, но привычка къ приключеніямъ на столько сильна была въ немъ, что онъ, тоскуя отъ бездѣйствія, снова принимается за прежнее ремесло и только въ 1813 году окончательно

переходитъ на мирную жизнь, удвоивъ однакоже свое состояніе.

Поль-Джонсъ, знаменитый корсаръ временъ северо-американской войны, за самостоятельность нынѣшнихъ соединенныхъ штатовъ, наводившій ужасъ на Англичанъ, прозванный „Пѣнителемъ морей", оказалъ не малую услугу нашему отечеству своею храброй, хотя и короткой службой въ Черноморскомъ флотѣ.

Жизнь этого человѣка полна приключеній и неудачъ. Онъ родился въ Шотландіи (1736), гдѣ отецъ его былъ садовникомъ. Съ моремъ онъ ознакомился 13-ти лѣтъ, совершивъ плаваніе въ Америку на купеческомъ кораблѣ. Свѣдѣнія о его юношествѣ вообще темны. Говорятъ, что онъ пораженъ былъ жестокимъ обращеніемъ Англичанъ съ плѣнными Американцами, почему и бросилъ отечество. По инымъ свѣдѣніямъ, онъ бѣжалъ отъ висѣлицы; извѣстно положительно однакоже, что онъ ненавидѣлъ Англичанъ и мстилъ имъ во всю свою жизнь. Случай къ этому былъ удобный: колоніи объявили себя независимыми и онъ поступилъ въ колоніальную службу. Въ 1775 г. онъ былъ уже лейтенантомъ, вооружилъ небольшую эскадру и, получивъ подъ команду судно *Провиденсъ*, успѣлъ охранить и благополучно провести въ Нью-Іоркъ огромный транспортъ съ артиллеріей и военными припасами. Въ 1777 г. Джонсъ на 16-пушечномъ корветѣ посланъ былъ въ Голландію, за вновь строющимся фрегатомъ; вооруживъ его, онъ неожиданно подошелъ къ берегамъ Англіи, высадился въ Кумберлендѣ, овладѣлъ фортомъ, заклепалъ орудія и сжегъ стоявшія на рейдѣ суда. Ускользнувъ удачно отъ погони, онъ подошелъ къ берегамъ Шотландіи, наложилъ контрибуцію на родное ему графство Селькиркъ, взялъ англійскій фрегатъ и пришелъ въ Брестъ. Въ 1779 г. Джонсъ командовалъ хотя плохимъ судномъ *Дюрасъ*, но встрѣтивъ по выходѣ своемъ изъ Бреста англійскій купеческій флотъ, шедшій изъ Балтійскаго моря подъ охраной двухъ военныхъ фрегатовъ, не смотря на неравенство въ силахъ и на плохое свое судно, онъ набросился отважно на фрегаты и послѣ отчаянной схватки принудилъ обоихъ сдаться. Подвигъ этотъ моряки считаютъ едва ли не самымъ главнымъ изъ боевой жизни Джонса. Онъ прославилъ его по всей Европѣ, Людовикъ XVI при-

гласилъ его въ Парижъ, выразилъ ему свое удивленіе за отвагу и подарилъ золотую шпагу съ надписью. Парижское общество осыпало его любезностію и предупредительностью; но офицеры французскаго флота не долюбливали его за грубый и несимпатичный характеръ и старались дѣлать ему вездѣ непріятности. Случилось такъ, что наканунѣ ухода его въ море, въ Брестѣ, въ кофейнѣ онъ столкнулся съ французскимъ лейтенантомъ, вызвавшимъ его на дуэль. Джонсъ не принялъ вызова и отвѣчалъ, что „у его отечества слишкомъ мало рукъ, чтобы рисковать жизнію въ поединкахъ". Начался ропотъ, но Джонсъ, не обращая на него вниманія, объявилъ противнику, что завтра, по полученнымъ имъ свѣдѣніямъ, ему предстоитъ серьезное дѣло съ гораздо сильнѣйшимъ непріятелемъ, а потому вмѣсто дуэли онъ предлагаетъ ему сдѣлать честь его сопутствовать. „Мною рѣшено заранѣе не сдаваться живымъ, прибавилъ Джонсъ,— и мы увидимъ кто изъ насъ двоихъ поблѣднѣетъ первый". Ропотъ присутствовавшихъ перешелъ въ восторгъ, а вызыватель бросился въ объятія Джонса и изъ врага сдѣлался другомъ. Джонсъ, дѣйствительно, на пути въ Америку сцѣпился съ англійскимъ фрегатомъ *Тріумфъ* и заставилъ его спустить флагъ.

Конгресъ выразилъ Джонсу торжественно свою благодарность и выбилъ въ честь боевыхъ его подвиговъ медаль. Большая часть американскаго флота создана была Джонсомъ; онъ полагалъ что его поставятъ во главѣ морскихъ силъ, но конгресъ отказалъ ему въ этомъ. Оскорбленный Джонсъ перебрался во Францію, но и здѣсь не могъ пристроиться съ подобающемъ почетомъ. Франція заключила миръ съ Англіей и не хотѣла принятіемъ врага ея на службу раздражать свою новую союзницу. Послѣ этого Джонсъ обратилъ свое вниманіе на отношенія Турціи къ Россіи и предложилъ свои услуги нашему правительству. Екатерина II приняла предложеніе, хотѣла дать ему должность въ Балтійскомъ флотѣ, но множество англичанъ, служившихъ въ нашемъ флотѣ, объявили, что оставятъ службу если Джонсъ будетъ принятъ; вся англійская набережная также поднялась, стращая что закроетъ торговыя конторы. Джонсъ поэтому былъ опредѣленъ контръ-адмираломъ въ Черноморскій флотъ. Война кипѣла на югѣ. Джонсъ явился къ Потемкину, который, под-

даваясь также наговорамъ, принялъ его очень сухо, писалъ о немъ разныя небылицы въ Петербургъ. Джонсъ поступилъ однако же подъ начальство принца Нассау, командовшаго гребной флотиліей, стоявшей въ днѣпровскомъ лиманѣ въ числѣ 5 линейныхъ кораблей, 8 фрегатовъ, 65 галеръ, ботовъ и плавучихъ батарей и 80 казачьихъ лодокъ и поручилъ Джонсу командованіе 5 кораблями и 8 фрегатами. Принцъ собирался сжечь турецкій флотъ и очень радъ былъ заполучить для такого рискованнаго предпріятія храбраго Джонса. Онъ поручилъ ему произвести ночную рекогносцировку для узнанія положенія непріятеля. Отважный корсаръ одѣлся казакомъ и на казачьей лодкѣ, съ нѣсколькими удальцами, отправился на поиски; удачно подошелъ къ турецкому флоту и на одномъ изъ кораблей мѣломъ написалъ: „*сжечь. Поль Джонсъ.*“ Смѣлый планъ Нассау удался превосходно: 6 іюля 1788 г. флотилія наша подошла къ непріятелю. Турки двигались на нее, намѣреваясь атаковать наше правое крыло. Нассау выдвинулъ на него наше лѣвое, Джонса послалъ на Турецкій фронтъ; онъ скоро вступилъ въ бой и чрезъ весьма непродолжительное время взорвалъ два корабля на воздухъ а другіе два зажегъ; 18 галеръ и шебекъ были такъ повреждены что вышли изъ линіи. По счастливой случайности, между истребленными Джонсомъ кораблями, былъ и намѣченный имъ къ истребленію. Этимъ закончился первый день битвы. 17 іюля Капуданъ-паша повелъ вторичную атаку на нашъ флотъ, избравъ путь между Очаковымъ и гаванью Глубокою; но чрезъ часъ послѣ начала боя съ лѣвымъ нашимъ флангомъ, два его корабля стали на мель, взяты казаками на абордажъ и сожжены; другіе непріятельскія суда, осыпаемыя нашими снарядами, обратились въ бѣгство. Капуданъ-паша прекративъ бой, 19-го числа началъ отступленіе, но проходя Кинбурнъ попалъ подъ каленыя ядра крѣпости и отряда Суворова, произведшія пожаръ на нѣкоторыхъ судахъ, другія же приткнулись къ мѣли. Принцъ преслѣдовалъ бѣгущихъ и сжегъ еще два фрегата и семь галеръ, а пять взялъ въ плѣнъ. Такимъ образомъ, Турки потеряли 8 большихъ и 17 малыхъ судовъ и 5000 человѣкъ убитыми и ранеными. Побѣдители получили блестящія награды: Нассау—Св. Георгія 2 ст., а Джонсъ св. Анну 1 степени.

Во всѣхъ послѣдующихъ дѣйствіяхъ нашего флота, Джонсъ участвовалъ не болѣе какъ подчиненный. Потемкинъ не только не давалъ ему ходу, но постоянно преслѣдовалъ и, поддаваясь вліянію Англичанъ служившихъ у насъ, то писалъ Екатеринѣ, что Джонсъ проспалъ Турокъ, то что онъ ихъ боится, или что онъ трусъ и храбръ только изъ корысти, словомъ чернилъ его какъ могъ и окончилъ тѣмъ что отправилъ въ Петербургъ. Здѣсь старые враги Джонса подали на него императрицѣ доносъ, будто онъ обезчестилъ 14 лѣтнюю дѣвочку! Всѣ возстали противъ Джонса, одинъ Сегюръ (французскій посланникъ при нашемъ дворѣ) знавшій его еще во Франціи, принялъ его подъ свою защиту и упросилъ императрицу разслѣдовать истину. Слѣдствіе открыло невинность честнаго корсара; императрица приняла Джонса снова ко двору и была очень къ нему милостива; но Джонсъ самъ хорошо созналъ, что ему не житье въ Россіи, что партія Англичанъ не дремлетъ и ожидать отъ Россіи ему было нечего; онъ уѣхалъ подъ видомъ отпуска въ Парижъ и больше не возвращался. Онъ умеръ въ бѣдности въ Парижѣ въ 1792 г. въ самый разгаръ революціи. Законодательное собраніе, уважая его заслуги, наложило трауръ. Джонсъ вѣроятно похороненъ въ Парижѣ, но могила его не отыскана, не смотря на старанія Сѣверо-американскихъ штатовъ.

Боболина, славная героиня новой Греціи, вдова одного изъ богатѣйшихъ приматовъ острова Специи, нѣсколько времени занимала всю Европу своими похожденіями. Портреты ея раскупались тысячами во всѣхъ государствахъ, а у насъ сдѣлались даже предметомъ спекуляціи для лубочныхъ художниковъ, изображавшихъ ее какою то страшною амазонкою во всеоружіи, хотя наружность ея не имѣла ничего воинственнаго и она никогда не одѣвалась по мужски. Даже теперь, когда желаютъ восхвалить женщину за ея отвагу, особливо когда еще она обладаетъ нѣсколько воинственный внѣшностью и духомъ, ее называютъ боболиной или просто *бобелиной.* Мужъ Боболины, за нѣсколько времени до возстанія въ Греціи, былъ казненъ Турками (1812), по одному только подозрѣнію въ сношеніяхъ съ Али. Боболина, ожесточась за не правду, поклялась вѣчнымъ мщеніемъ и сдержала слово. Огромные капиталы (до $12\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей), добытыя ея мужемъ, удалымъ морякомъ, во время континентальной системы, дали

ей всѣ къ тому средства. Сыновья ее вели успѣшную торговлю, когда поднялось возстаніе въ Пелопонезѣ и на берегахъ Дуная. Присоединясь къ возставшимъ, она усердно стала проповѣдывать войну за независимость и, въ тайномъ совѣтѣ островитянъ соотечественниковъ, убѣдила ихъ освятить знаменіемъ креста свои коммерческіе флаги и вступить въ бой съ невѣрными; при чемъ пожертвовала значительную сумму на вооруженіе родныхъ острововъ, а сама вооружила 7 кораблей, обезпечивъ матросовъ и ихъ семейства хорошимъ содержаніемъ; домъ свой въ Специи обратила въ казарму и вмѣстѣ съ сыновьями вышла въ море, гдѣ неоднократно вступала въ сраженіе съ Турецкими судами. Въ одномъ изъ нихъ убитъ былъ одинъ изъ ея сыновей; но это несчастіе не смутило ее, она продолжала свои крейсерства въ Архипелагѣ и вездѣ гдѣ былъ случай вредила Туркамъ. Замѣчательнѣйшимъ изъ партизанскихъ ея подвиговъ былъ блокада Навпліи, гдѣ она обнаружила опытность моряка и строгость военачальника. Родственныя и политическія связи ея съ Колакотрони, вовлекли ее къ сожалѣнію въ раздоры съ вожаками возстанія и она, во все время заключенія его на островѣ Идрѣ, оставалась въ бездѣйствіи, замышляя новыя подвиги. Въ это время (1825 г.) одинъ изъ сыновей ея обольстилъ молодую спеціотку и бѣжалъ, опасаясь мщенія ея родныхъ; безумное это увлеченіе взволновало весь островъ. Боболина вышла на балконъ своего дома, желая говорить съ народомъ, но въ это время братъ обесчещенной дѣвушки выстрѣлилъ въ неповинную мать и она упала замертво. Со смертію ее, семейство впало въ безвѣстность, а Греки, соотечественники великодушной и безкорыстной героини, не токмо не почтили ея память какимъ либо монументальнымъ произведеніемъ, но даже не выставляютъ ее въ спискѣ героевъ дравшихся за освобожденіе родины отъ власти невѣрныхъ!

Понтоны. Такъ назывались старые, негодные къ морской службѣ военные корабли, превращенные въ жилье. Въ сущности помѣщеніе было не дурно. На памяти автора этой книги, въ Свеаборгѣ (1840) было нѣсколько такихъ кораблей, обращенныхъ въ казармы для матросовъ, не помѣщавшихся въ крѣпостныхъ казармахъ. На нихъ устроена была прекрасная кухня, просторныя нары и вмѣщалось все хозяйство

цѣлаго экипажа въ 1000 человѣкъ. У насъ ихъ называли *блокшифами*.

Понтоны, на которыхъ Англичане и Испанцы держали плѣнныхъ Французовъ, въ сущности были тѣже блокшифы; вся разница состояла въ томъ, что военноплѣнные набивались туда зря, безъ счету, почему и страдали отъ тѣсноты, неизбѣжной грязи и зараженнаго, вслѣдствіе того, воздуха, и крайнѣ скудной пищи, послѣдствіями которыхъ были тифъ и другія повальныя болѣзни, истреблявшія плѣнныхъ массами. Выведенные изъ терпѣнія, плѣнники не рѣдко покушались на открытыя возмущенія, а иногда и на побѣги. Съ нѣкоторыми, болѣе изъ нихъ интересными, не лишнее познакомиться читателю.

Капитанъ французскаго флота Valentin оставилъ послѣ себя любопытный разсказъ о пребываніи на понтонѣ и бѣгствѣ. Попавшись въ плѣнъ въ 1807 г., онъ, въ числѣ прочихъ своихъ товарищей, посаженъ былъ на портсмутскій понтонъ. Тяготясь скучной и суровой жизнью, онъ задумывалъ побѣгъ. Случай скоро представился: однажды, глядя въ портъ, онъ замѣтилъ, что рабочій, красившій понтонъ снаружи, упалъ въ воду; за нимъ слѣдомъ, бросился одинъ изъ плѣнныхъ и спасъ англичанина, за такую услугу его освободили изъ плѣна. Валентинъ, не думая долго, подкупилъ солдата англичанина, какъ бы нечаянно свалится въ воду, заговоръ удается и приводится въ исполненіе, за что Валентинъ получаетъ свободу; его перевозятъ въ Шербургъ и передаютъ мѣстнымъ властямъ. Онъ же сообщаетъ два интересныхъ эпизода изъ освобожденія его товарищей, прикинувшихся сумашедшими. Одинъ изъ нихъ помѣшался на томъ что онъ лошадь, ржалъ неугомонно цѣлыми днями, то скакалъ галопомъ, то бѣгалъ рысью, сидя верхомъ на палкѣ; все это продѣлывалъ съ такимъ упорнымъ хладнокровіемъ, что мѣстныя власти не могли не признать его за сумашедшаго и повели для освидѣтельствованія въ особую коммиссію. Едва ввели его въ залъ, гдѣ собрано было полное засѣданіе, какъ плѣнникъ бросился на предсѣдателя и осѣдлалъ его такъ крѣпко, что его едва стащили. Комедія удалась, плѣнника признали сумашедшимъ и отправили на родину. Другой случай былъ съ корсаромъ Ланти изъ Сенъ-Мало, который для полученія свободы задумалъ прикинуться также помѣшаннымъ и избралъ себѣ роль

пѣтуха. Для перехода къ такой роли, онъ обвернулъ голову одѣяломъ и бросился въ растопленную печь; его разумѣется тотчасъ же вытащили, но вынули уже не человѣкомъ въ здравомъ умѣ, а пѣтухомъ! Онъ тутъ же запѣлъ и съ того момента принялъ всѣ привычки пернатаго хозяина дворовъ; пересталъ говорить, ѣлъ только хлѣбъ и зерно, пѣлъ въ опредѣленные часы дня и ночи, хлопая руками, какъ бы расправляя крылья, ну словомъ это былъ настоящій пѣтухъ, въ человѣчьей кожѣ. Такъ прошло нѣсколько мѣсяцевъ; начальство рѣшило и его подвергнуть испытанію коммиссіи. Предсѣдатель, желая удостовѣриться на сколько онъ рѣхнулся, предложилъ ему подписать актъ своего освобожденія. Ланти нахмурился, взялъ было перо и, разсмотрѣвъ что оно гусиное, отказался отъ подписи, требуя пѣтушьяго. Когда новое перо было подано, онъ предварительно пропѣлъ пѣтухомъ, а потомъ пресерьезно подписалъ „le coq de France“. „Да онъ дѣйствительно помѣшанъ“—замѣтилъ президентъ и рѣшилъ отправить его въ Шербургъ. Конецъ страданіямъ Ланти былъ близокъ но не конченъ; его посадили на пакетботъ и помѣстили въ каюту, гдѣ было еще двое помѣшанныхъ, но не кроткихъ какъ онъ, а свирѣпо-сумашедшихъ, которые дорогой искусали ему всѣ ноги и только потому не задушили бѣднаго корсара, что были прикованы. Наконецъ ихъ высадили всѣхъ на берегъ; когда Англичане удалились и вся опасность миновала, то онъ объявилъ коммисару, что онъ вовсе не съумашедшій, а въ такомъ же здравомъ умѣ какъ и самъ коммисаръ! Оказалось, что и его сосѣди по путешествію только прикидывались помѣшанными и кусали его для своего же освобожденія!

Какъ не подивиться такой громадной силѣ воли въ этихъ людяхъ и не сказать при этомъ: какъ томительна неволя, да еще на чужбинѣ!

Извѣстный морской художникъ Луи Гарнерей, плававшій съ Сюркуфомъ и дравшійся на эскадрѣ адмирала Линуа (1806 г.), былъ взятъ въ плѣнъ Англичанами и просидѣлъ на понтонахъ до совершеннаго паденія Наполеона I-го. Записки его очень интересны и переведены на русскій языкъ, изъ нихъ можно вполнѣ ознакомиться съ жизнью на понтонахъ.

Содержаніе на испанскихъ понтонахъ было еще болѣе

дурно. Отсутсвіе воздуха отъ тѣсноты, вслѣдствіе многолюдства, дѣлало его заразительнымъ, плѣнные изнывали, болѣли и мерли. Многіе плѣнники пытались бѣжать, но при строгомъ надзорѣ побѣги не всегда удавались; бѣжавшихъ или ловили или пристрѣливали, но неудачи не останавливали смѣлыхъ Французовъ. Настоящій разсказъ относится до плѣнныхъ, задержаныхъ послѣ трафальгарскаго, несчастнаго для Французовъ сраженія, гдѣ они были совершенно разбиты, такъ какъ союзные имъ Испанцы вели себя чрезвычайно двусмысленно и не только не оказали ни какой помощи, но, спасшіеся въ Кадиксъ пять французскихъ кораблей, задержали какъ военноплѣнную добычу вмѣстѣ съ ихъ экипажами и обратили ихъ въ понтоны, на которые и помѣщали также другихъ плѣнныхъ французовъ, попадавшихся во время Французско-Испанской войны и набивали ихъ такое множество, что отъ тѣсноты и грязи открылся повальный тифъ. О медицинской помощи нечего было и думать. Понятно, что плѣнные доходили до отчаянія и рѣшались на самыя крайнія мѣры, лишь бы получить свободу. На одномъ изъ такихъ кораблей la Ville Castille былъ храбрый офицеръ Гривель, въ то время капитанъ, а въ пятидесятыхъ годахъ нашего столѣтія дослужившійся до вице-адмираловъ. На кораблѣ образовались двѣ партіи, одна болѣе отважная, другая нерѣшительная. Гривель принадлежалъ къ первой; онъ во что бы то ни стало рѣшился убѣжать и склонилъ на свою сторону 37 человѣкъ экипажа. 22 февраля 1810 г. подошло къ понтону небольшое водовозное судно le Mulet, отъ времени до времени снабжавшее понтонъ водою. Гривель съ товарищами, подъ предлогомъ таскать на него пустыя бочки и наливать водою, переходятъ на судно, связываютъ Испанцевъ, поднимаютъ паруса и идутъ въ море. На Кадикскомъ рейдѣ стояли въ это время англійскіе корабли. Поднялась тревога, въ нихъ начинаютъ стрѣлять съ кораблей и изъ крѣпости, но ни одинъ выстрѣлъ ихъ не задѣваетъ и они благополучно достигли до своихъ береговъ. Въ это время Кадиксъ осаждали Французы и нѣкоторыя ихъ батареи были близки къ берегу. Оставшіеся на Ville Castille, завидуя товарищамъ и ободренные ихъ удачей, въ одинъ прекрасный день, когда на батареи дулъ попутный вѣтеръ, обрубаютъ неожиданно для Испанцевъ *швартовы*, перевязываютъ часо-

выхъ и достигаютъ благополучно подъ защиту своихъ батарей. Корабль-понтонъ *Аргонафтъ* стоялъ рядомъ, плѣнные рѣшаются послѣдовать примѣру товарищей; 26 мая, во время прилива, началось между ними возстаніе, всѣ Испанцы перевязаны, канаты обрублены, женщины и дѣти спрятаны въ трюмъ и корабль подъ вліяніемъ прилива началъ отходить отъ берега. Но Аргонафтъ не былъ такъ счастливъ какъ его предшественникъ; проученные Англичане и Испанцы, посылаютъ въ погоню вооруженныя шлюпки; начинается абордажная свалка, кончившаяся однако въ пользу бѣглецовъ. Тогда Аргонафта начинаютъ обстрѣливать съ кораблей и крѣпости и только съ наступленіемъ ночи пальба стихаетъ. На бѣду понтона, начавшійся отливъ тащитъ его въ средину непріятельскихъ кораблей, и гибель была неизбѣжна, французы рѣшились драться на смерть. По особенному счастливому случаю, съ отливомъ ихъ натаскиваетъ на мель, а на утро съ новымъ приливомъ, они медленно, но прямо влекутся имъ къ мѣсту французскихъ батарей. Между тѣмъ, съ разсвѣтомъ канонада съ англійскихъ судовъ и крѣпости начинается снова; много бѣглецовъ гибнетъ отъ выстрѣловъ до того времени, пока они попали подъ защиту французскихъ батарей и были сняты съ полуразбитаго корабля. Изъ 584 человѣкъ, жившихъ на понтонѣ, осталось въ живыхъ только 250 человѣкъ. Послѣ этого, Испанцы зорко стерегли остальные корабли и побѣги массой были невозможны. Французы же были такъ озлоблены безчеловѣчной бойней безоружныхъ земляковъ, что при взятіи Бадахоса не оставили въ живыхъ ни одного англичанина, а ихъ было тамъ 1400 человѣкъ. Они кололи ихъ приговаривая, что мстятъ за *Аргонафтъ*.

Въ нашъ, выражаясь книжнымъ языкомъ, „гуманный вѣкъ" вопросъ о корсарствѣ не разъ обсуждался и въ литературѣ и на конгрессахъ, но „гдѣ до прибыли коснется, то тамъ не только что гусямъ—и людямъ достается" и рѣшеніе его представляетъ, по видимому, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, неодолимыя препятствія. Американцы и Испанцы отказались на отрѣзъ, а другія государства рѣшаютъ его съ разными оговорками. Англичане, богатые только чрезъ морскую торговлю, и рады были бы, еслибы частная ихъ собственность была неприкосновенна, но сами не прочь при

случаѣ поживиться; всѣ это знаютъ и никому не хочется высказаться положительно. Болѣе другихъ намъ, русскимъ, памятны воинственные подвиги англійскихъ судовъ, топившихъ въ войну, 1853—56 годовъ, въ Бѣломъ морѣ суда поморцевъ, бомбардировавшихъ беззащитный г. Колу, Соловецкій монастырь, грабившихъ несчастныхъ чухонъ, возившихъ дрова, да салаку по Финскому заливу, а жители о-ва Наргена не скоро забудутъ какъ англичане вырубили на немъ весь строевой сосновый лѣсъ. Столѣтнія деревья исчезли, а молодыя выростутъ не скоро и долго будутъ напоминать окрестнымъ мирнымъ рыбакамъ о британскомъ рыцарствѣ въ Балтійскомъ морѣ. Въ Керчи союзники поступили еще недостойнѣе: они ограбили Керченскій музей — достояніе науки, а въ Парижѣ, въ Клюни, въ числѣ хранящихся тамъ разныхъ древностей, поставленъ въ саду крестъ, снятый съ Севастопольскаго собора! Крестъ желѣзный, ничего нѣтъ въ немъ необыкновеннаго, не составляетъ онъ и военнаго трофея—что же руководило французовъ снять его съ храма?—религіозный фанатизмъ или страсть пограбить?—отвѣчать на это трудно; также невозможно ручаться и за удовлетворительное рѣшеніе вопроса о неприкосновенности частной собственности въ военное время. Англичане и теперь уже сожалѣютъ что принимали участіе на Парижскомъ конгрессѣ по разрѣшенію этого международнаго вопроса; всенародно заявляютъ что данное ими согласіе было ошибкой и что частная собственность воюющей стороны будетъ считаться ими военной добычей.—Это молъ необходимо для величія націи повелѣвающей морями!

Еще нѣсколько словъ о судахъ употреблявшихся корсарами. Они какъ и пираты выбирали всегда небольшія, поворотливыя и ходкія суда. Жанъ Бартъ напримѣръ корсарничалъ на бригантинѣ; но въ его время онѣ измѣнили уже свою конструкцію и вооруженіе. Весла были оставлены, а паруса въ сѣверныхъ моряхъ употреблялись четыреугольные. Въ числѣ хорошихъ ходоковъ подъ парусами, кромѣ бригантинъ, были голеты, люгера, тендеры, шхуны, и т. п.; о нихъ будетъ сказано при обзорѣ судовъ, употреблявшихся въ два послѣднія столѣтія.

Торгъ Неграми. Рабство ведетъ свое начало съ самыхъ отдаленныхъ временъ человѣчества. Сильный порабо-

щалъ слабаго, слабый, не находя нигдѣ защиты, подчинялся силѣ и служилъ сильному. Война у древнихъ была прямымъ и простѣйшимъ способомъ къ пріобрѣтенію рабовъ; скупость и жадность поддерживали и размножали рабство. Военноплѣнные, считаясь военной добычей, составляли предметъ торга. Захваченные въ плѣнъ, уводились въ неволю и продавались какъ товаръ; рабы считались внѣ закона; владѣлецъ смотрѣлъ на раба какъ на животное, билъ, терзалъ, убивалъ когда хотѣлъ и не отвѣчалъ ни передъ людьми, ни передъ закономъ за свою жестокость.

Не смотря однако же на такое варварство, рабы все таки имѣли возможность избѣжать рабства; у нихъ были храмы и убѣжища, гдѣ иногда удавалось имъ спасаться и считаться неприкосновенными. Были случаи, что господа, оцѣнивъ заслуги рабовъ, давали имъ свободу; Эзопъ, Федръ, Эпиктетъ, Теренцій и много другихъ происходили изъ рабовъ. Наконецъ христіанство значительно ослабило и улучшило положеніе рабовъ и опредѣлило отношенія ихъ къ рабовладѣльцамъ, а затѣмъ и самое рабство уничтожено было во всѣхъ европейскихъ государствахъ кромѣ Турціи. Въ этомъ государствѣ и у Азіатскихъ народовъ оно и до сего времени остается въ прежней силѣ и торгъ ими ведется съ прежнимъ безчеловѣчіемъ.

Совсѣмъ не то было съ неграми, пріобрѣтавшимися въ неволю въ позднѣйшія времена и не далѣе какъ со времени открытія Америки.

Великому Колумбу вѣроятно не приходило въ голову, что, открывая новый свѣтъ, онъ открываетъ новый путь къ человѣческимъ страданіямъ. Послѣдователи его: Пизарро, Кортецъ и другіе завоевали Мексику и Перу съ ихъ несмѣтными сокровищами. Золото, можно сказать, полилось въ Европу. Жадные Европейцы не находили достаточно рукъ для разработки обильныхъ рудниковъ. Отнявъ у бѣдныхъ дикарей ихъ богатыя земли, они захватывали ихъ въ плѣнъ, заставляли разработывать ихъ же рудники—прежде бывшія сокровища ихъ и вообще употреблять на самыя тяжелыя работы. Привыкшіе къ свободѣ, дикари не долго выдерживали неволю; племя стало вымирать; рабочихъ опять недоставало; тогда тѣже Испанцы бросились на берега Африки и начали ловить прибрежныхъ негровъ и увозить въ Америку. Ис-

пуганные черные удалились тогда во внутрь материка, но не избавились отъ преслѣдованія. Испанцы прибѣгли къ хитрости, начали соблазнять ихъ бездѣлушками, цѣнными для дикаря и ничего нестоившими европейцу. Жадные до нихъ начальники племенъ и короли охотно продавали за нихъ своихъ несчастныхъ подданныхъ, заводили войны съ сосѣдями, забирали въ плѣнъ ихъ жителей и продавали европейцамъ, которые въ свою очередь помогали при нападеніяхъ. Такимъ образомъ, дикари ознакомились съ губительной силой европейскаго оружія и отказавшись отъ бездѣлицъ, пріобрѣтали его, мѣняя на невольниковъ. Такъ, мало по малу развилась торговля Неграми и охвативъ большое пространство Африканскихъ береговъ, проникла даже внутрь материка.

Начало торга принадлежитъ Испанцамъ, за ними принялись за него Португальцы, потомъ Голландцы, Англичане и Французы. Португальцы одно время были полными хозяевами на Гвинейскомъ берегу и образовали цѣлую компанію для торга. Въ 1590 году они захватили даже нѣсколько англійскихъ кораблей, вздумавшихъ помѣшать имъ въ ихъ выгодной торговлѣ, но преобладаніе ихъ было не продолжительно; послѣ мира въ Бредѣ Англичане восторжествовали. Сначала они выдавали на право торга неграми привиллегіи; мало по малу право это сдѣлалось общимъ всему государству. 1749 годъ былъ самымъ *счастливымъ* для Англичанъ по торгу неграми. Въ этомъ году они насчитывали 200 кораблей принадлежавшихъ негроторговцамъ Лондона, Ланкастера, Бристоля и Ливерпуля. Плимутскій житель Джонъ Гавкинсъ извѣстенъ въ лѣтописяхъ Англіи, какъ самый неутомимый и отважный торговецъ невольниками. Въ октябрѣ 1562 года, въ товариществѣ съ Томасомъ Гамптономъ онъ вооружилъ три большихъ корабля и отправился въ Сіерра-Леону. Набравъ тамъ 300 негровъ, онъ повезъ ихъ въ Америку; придя въ Кадиксъ, грузъ его, по приказанію Испанскаго короля, былъ конфискованъ, самъ же Гавкинсъ отданъ суду инквизиціи, но успѣлъ освободиться. Лордъ Пемброкъ покровительствовалъ Гавкинсу и уговорилъ королеву Елизавету заняться также этой постыдной торговлей. Королева согласилась и даже дала Гавкинсу одинъ изъ лучшихъ кораблей. При такой сильной заручкѣ, Гавкинсъ отправился во вто-

рую экспедицію изъ Плимута 18 октября 1564 г., имѣя у себя четыре корабля; изъ нихъ одинъ былъ въ 700 тоннъ и всѣ были вооружены сильной артиллеріей. Елизавета такъ увлеклась торговлей неграми, что дала другой корабль нѣкоему Давиду Картелю, который также собралъ эскадру и отправился за живымъ грузомъ. Неутомимый Гавкинсъ торговалъ очень удачно, ловилъ несчастныхъ негровъ гдѣ попало и партіями человѣкъ въ 400 возилъ въ Вестъ Индію. Прибрежные жители Африки трепетали при имени Гавкинса и скрывались при появленіи его кораблей. Испанцы ненавидѣли его и за частую за нимъ гонялись, но ловкій мореходъ успѣвалъ всегда увертываться отъ ихъ преслѣдованій. Его сторожили даже правительственные крейсеры и наконецъ Испанскій адмиралъ настигъ его въ Сенъ-Жанъ-Уллоа. Зная отвагу Гавкинса, долго не рѣшался онъ напасть на него открытой силой. Темная тропическая ночь помогла адмиралу, онъ подкрался къ его флотиліи и зажегъ самый большой его корабль „Jesus". Огонь быстро сообщился другимъ судамъ и вся флотилія Гавкинса съ несчастными неграми и огромнымъ награбленнымъ богатствомъ погибла. Спасавшіеся люди бросались на берегъ и попались въ плѣнъ Испанцамъ, а Гавкинсъ съ однимъ изъ своихъ сотоварищей Дракомъ (впослѣдствіи знаменитымъ мореплавателемъ), успѣли на двухъ *тендерахъ* уйти отъ катастрофы и возвратились въ Англію тѣми же бѣдняками какъ и были.

Франція начала торговлю неграми съ 1604 г. чрезъ Діепскихъ арматоровъ, а съ 1664 г., съ учрежденіемъ колоній въ Индіи, она приняла уже огромные размѣры.

Положеніе Негровъ было по истинѣ отчаянное; взятые въ плѣнъ или пріобрѣтенные инымъ путемъ, они заковывались въ цѣпи; имъ надѣвали наручники и отводили въ трюмъ, гдѣ приковывали за шею. Безъ свѣта, безъ доступа воздуха, окруженные нечистотами, они заболѣвали иногда столь заразительными болѣзнями, что сообщали ихъ экипажу; эпидемія дѣлалась всеобщею и нерѣдко истребляла всѣхъ безъ разбору. Наученные горькимъ опытомъ, арматоры изъ предосторожности начали выбрасывать заболѣвавшихъ *за бортъ* безъ всякаго сожалѣнія, когда страдавшій былъ еще живъ. Эта же мѣра употреблялась и при недостаткѣ воды или провизіи, что случалось нерѣдко, когда плаваніе замѣдлялось

бурями или безвѣтріемъ. Когда торговля Неграми была запрещена и негроторговцы строго преслѣдовались крейсерами, а карательные законы для нихъ были также неумолимы, какъ и они непощадны къ своему живому товару, тогда эти варвары, избѣгая преслѣдованія, частенько выбрасывали весь живой грузъ въ море, ради своего спасенія и наскоро уничтожали всѣ слѣды, могущіе обнаружить ихъ промыселъ.

Многіе возвышенные люди возставали противъ постыднаго торга, много рѣчей говорилось въ пользу его уничтоженія, много писалось по этому случаю сочиненій, но не скоро голосу правды и человѣколюбія удалось подавить торговлю въ ея основаніи. Англичане: Морганъ, Годуайнъ, Джонъ Вульменъ, Бенезеръ, общество квакеровъ (1754), Французы: Фроассаръ, аббатъ Жанти, Неккеръ, Реноль, Монтескье, Сенъ-Ламбертъ, Жанъ-Жакъ-Руссо и только одинъ Испанецъ Ласказасъ—вотъ тѣ лица, которыя посвятили себя на освобожденіе чернаго племени. Оффиціальное преслѣдованіе торговцевъ началось въ началѣ нынѣшняго столѣтія, но, не смотря на строгость наказаній, не прекращалось до послѣдней междуусобной Американской войны. Строгіе законы и преслѣдованія вынудили только негроторговцевъ прибѣгать къ большимъ хитростямъ, увеличить цѣнность невольниковъ и ввести болѣе строгую браковку; но потребность въ нихъ оставалась прежняя, почему и торговля велась съ тѣмъ же ожесточеніемъ, пока не подоспѣла Неграмъ на выручку междуусобная война въ Америкѣ (1863—65), положившая конецъ постыдной торговлѣ живыми людьми. Рабство и торгъ невольниками остаются теперь въ Турціи и Египтѣ, гдѣ они по прежнему продаются на рынкахъ.

Извѣстно, что невольничество въ Америкѣ существовало только въ южныхъ штатахъ. Автору предлагаемой читателямъ книги, еще въ концѣ пятидесятыхъ годовъ случилось ѣхать по желѣзной дорогѣ съ плантаторомъ южныхъ штатовъ, который всѣми неправдами усиливался доказать, что негръ стоитъ ближе къ животному, чѣмъ къ человѣку; у негра, говорилъ онъ, „всѣ привычки животныхъ: посмотрите на ступню,—она ближе къ медвѣжьей, на черепъ—онъ сходенъ съ черепомъ обезьяны. У насъ жары нестерпимые; мы, бѣлые, ищемъ тѣнь и прохладу, а негръ въ

это время какъ собака нѣжится на жгучихъ лучахъ солнца, съ открытыми глазами! У насъ много ученыхъ людей разбирали свойства негровъ, мы имѣемъ много *серьезныхъ* сочиненій по этому предмету, которыя подтвердятъ вамъ мои слова". Убѣжденія Американца были сильнѣе его доводовъ— не мудрено—онъ былъ самъ изъ числа рабовладѣльцевъ.

Въ настоящее время, въ замѣну Негровъ плантаторы употребляютъ Китайцевъ и Остъ-Индійцевъ, эмигрирующихъ изъ отечества въ чаяніи хорошихъ заработковъ. Они извѣстны подъ общимъ названіемъ *кулiевъ* и страдаютъ на фермахъ корыстолюбивыхъ плантаторовъ не менѣе рабовъ негровъ. Ихъ вывозятъ съ родины большею частію обманомъ, суля имъ несмѣтныя выгоды. Агенты, промышляющіе наймомъ довѣрчивыхъ и неопытныхъ кулiевъ, закабаляютъ ихъ въ неволю на довольно продолжительные годовые сроки (не менѣе пяти), заключая съ ними контракты на непонятномъ для бѣдняковъ европейскомъ языкѣ и переводя имъ условіе въ искаженномъ видѣ. По заключеніи контрактовъ, ихъ везутъ на корабляхъ или въ англійскую Гвіану, или на острова Фиджи и св. Маврикія, или во французскія колоніи: Каэнну, Гваделуппу, Мартинику, Бурбонъ; въ Испанскія на Кубу, въ Перу и проч. По привозѣ бѣдныхъ наемниковъ на мѣста назначенія, мѣстные агенты, зная по заявленіямъ плантаторовъ, число потребныхъ рабочихъ и работницъ, распредѣляютъ транспортъ по своему усмотрѣнію; безъ всякой жалости къ семейнымъ и брачнымъ отношеніямъ, раздѣляютъ мужа съ женой, дѣтей съ родителями и передаютъ плантаторамъ, гдѣ жизнь кулiевъ едва ли не хуже чѣмъ прежнихъ негровъ. Жалобы на притѣсненія остаются не только безъ удовлетворенія, но скорѣе кулія признается возмутителемъ и наказывается не по мѣрѣ вины, а по прихоти мѣстной власти. И нѣтъ бѣдному кулію надежды когда либо оправиться и возвратиться на родину. Его заработокъ на столько скуденъ, что едва хватаетъ на необходимое; такимъ образомъ, отслуживъ срокъ, онъ или переходитъ къ другому владѣльцу, или остается у прежняго, или гибнетъ отъ голода, труда и тоски. Бывали случаи, что эмигранты, нанятые въ одно какое либо мѣсто, везлись въ другое. Узнавъ объ обманѣ, они возмущались, связывали экипажъ судна и капитана и возвращались на родину.

Но пора возвратиться къ прошлому, отъ котораго сдѣлано уклоненіе, чтобы сказать нѣсколько словъ о куліяхъ. Негры, соблазняемые Европейцами, какъ уже сказано, торговали неграми. Торговля производилась слѣдующимъ образомъ: учредились сначала факторіи и факторы изъ негровъ же. За тѣмъ образовались пребрежные и внутренніе рынки, на которые свозились невольники, гдѣ покупщики, предъ покупкой, осматривали товаръ, свидѣтельствовали крѣпость мускуловъ, размѣры кости, смотрѣли зубы, заставляли ходить, бѣгать и т. п.; за тѣмъ начинался настоящій торгъ. Прежде негры покупались за ножи, ножницы, зеркальца, бусы и т. п., а потомъ не иначе какъ за оружіе и порохъ. Самая дѣятельная торговля велась по берегамъ Сенегала и Гамбіи, вверхъ по ихъ теченію, за тѣмъ отъ мыса Монте до мыса Пальмы; на золотомъ берегу противу Анна-Мабое. Наконецъ въ Видахѣ, Бонѣ, Калабарѣ, Бенинѣ и Анголѣ. Ихъ добывали различными способами: или обманомъ, спаивая до потери сознанія, или плѣномъ въ войнѣ, или за преступленія, за которыя прежде рѣзали головы, а потомъ нашли выгоднѣе продать въ неволю, или проигравшихъ себя въ азартныя игры, или наконецъ родившихся въ неволѣ. Негроторговцы болѣе всего опасались возмущеній. Плѣнные конечно не дорожили своею жизнею, зная о своей горькой будущности, бунтовались и рѣзались на смерть. Горе было тому экипажу, который зазѣвается,—онъ вырѣзывался наголо, но горе было и невольникамъ при неудачахъ, тутъ правыхъ и виноватыхъ обыкновенно загоняли на корму или на носъ и растрѣливали картечью. По привозѣ на мѣсто ихъ выводили на рынокъ, гдѣ живой товаръ покупался съ тою же браковкой, какъ и для первыхъ рукъ. Плантаторы, бракуя невольниковъ, не обращали вниманія на родственныя связи и бѣдняки родители и мужья разлучались навсегда съ дѣтьми и женами. Беременныя женщины продавались дороже, въ томъ расчетѣ, что носятъ зачатокъ живаго существа, имѣющаго рыночную цѣну. Калеки и неизлечимо больные покупались обыкновенно жидами, которые ихъ лечили и продавали съ барышемъ. Здѣсь кстати сказать объ одномъ оригинальномъ способѣ покупки на удачу: Негровъ запирали въ темные сараи и по данному сигналу покупщики накидывали на группы невольниковъ длинныя веревки, кто сколько захватитъ. Англичане называли этотъ спо-

собъ scramble. Побѣги Негровъ были нерѣдки, но и наказанія были жестокія, съ пойманныхъ только не снимали кожи, но били до полусмерти. Плантаторы держали нарочно собакъ, которыхъ пріучали отыскивать бѣглыхъ по запаху.

Когда торговля неграми велась свободно, ихъ продавали отъ 150 до 200 франковъ, попре слѣдованіе торга возвысило цѣну до 1500 фр. Въ свободное время, торгъ производился на судахъ довольно значительныхъ размѣровъ; когда же начались преслѣдованія, негроторговцы завели маленькія, ходкія суда: бриги, люгера, шхуны и т. п. въ 100 и 200 тоннъ водоизмѣщенія и набивали въ трюмы до 300 и даже 500 человѣкъ. Бывали примѣры, что въ трюмахъ 100 тоннаго люгера находили до 347 человѣкъ!

Англичане болѣе всего занимались преслѣдованіемъ негроторговцевъ, но прирожденная ихъ алчность къ торгашеству и наживѣ, не помогали несчастнымъ невольникамъ. Отбираемые правительственными судами, они не получали свободы; ихъ продавали также рабовладѣльцамъ; вырученная сумма шла въ въ казну вмѣстѣ съ конфискованнымъ судномъ, а экипажъ отвозился на понтоны. Вотъ одинъ изъ эпизодовъ возмущенія негровъ на кораблѣ:

Французъ, капитанъ Amedée началъ службу матросомъ. Въ Трафальгарскомъ сраженіи ему оторвало руку и онъ былъ уволенъ въ отставку, при чемъ получилъ небольшую сумму изъ причитавшихся ему призовыхъ денегъ. Капитанъ думалъ не долго что съ ними дѣлать; купилъ небольшой бригъ и занялся торговый неграми, за которыми пошелъ къ Африканскимъ берегамъ; благополучно миновалъ крейсеровъ и забрался въ рѣку Жоаль, гдѣ адресовался за грузомъ къ королю Даудѣ, извѣстному въ то время храбрецу и ловкому поставщику невольниковъ. Дауда не замѣдлилъ доставить ему грузъ, даже съ излишкомъ. Тутъ были женщины и мужчины, молодые и старые. Началась торговля на ружья, порохъ, ножи, пилы, топоры и всякую всячину. Дауда любилъ выпить, Амедей угощалъ не жалѣя, лишь бы выгоднѣе обдѣлать дѣло. Когда трюмъ былъ наполненъ, у Дауда оставалось еще 7 человѣкъ большею частью негодныхъ къ продажѣ. Амедей отъ нихъ отказывается, Дауда навязываетъ и, видя упорство покупщика, начинаетъ стрѣлять въ несчастныхъ. Амедею стало жалко не людей, а что товаръ пропадаетъ за без-

цѣпокъ; онъ уговариваетъ Дауду продать ихъ за водку. Торговцы сходятся, Дауда получаетъ по два стакана за голову, напивается до пьяна и теряетъ сознаніе. Въ это время Амедей, уже давно замѣтившій что у Дауда жена молода и красива, забираетъ ее силой, перевозитъ на бригъ и снимается съ якоря. Проспавшійся Дауда, узнавъ о похищеніи жены, бѣжитъ за бригомъ, догоняетъ его вплавь и требуетъ жену, но Амеде не былъ такъ простъ, какъ думалъ Дауда, онъ задерживаетъ и его, заковываетъ и бросаетъ въ трюмъ. Одна жена Дауда оставалась свободной и была при капитанѣ. Бригъ вышелъ между тѣмъ въ море, невольники казались смирными и смягчившійся Амеде дозволилъ негритянкѣ повидать мужа. Этого свиданія было достаточно, чтобы негритянка успѣла передать мужу въ хлѣбѣ небольшую пилку, которую она стащила въ каютѣ Амеде. Наступила ночь, невольники затянули свои заунывныя пѣсни, подъ звуки которыхъ перепилены были цѣпи и смѣлый Дауда съ нѣсколькими смѣльчаками товарищами, нападаютъ на сонный экипажъ, бьютъ его, убиваютъ капитана, бросаютъ всѣхъ въ море и остаются хозяевами брига. Одинъ изъ нихъ отыскиваетъ водку, начинается попойка, шумъ, плясъ, а за тѣмъ рождается сожалѣніе, что всѣ бѣлые перебиты и некому управлять судномъ. Это сожалѣніе переходитъ въ злобу на Дауду, какъ главнаго виновника ихъ несчастій, они хотятъ его убить, но онъ храбро защищается отстрѣливаясь изъ за бочки и успѣваетъ усмирить бунтовщиковъ. Поразмысливъ что имъ дѣлать, они рѣшаются бросить корабль и кое какъ добраться до берега на шлюпкахъ; спустили ихъ кое какъ на воду, но шлюпки не могли вмѣстить всѣхъ людей; тогда началась борьба кому спасаться на шлюпкахъ, борьба на жизнь и смерть, въ которой шлюпки затонули, а съ ними погибли и негры; спасся одинъ Дауда какъ искусный и сильный пловецъ и жена его, которую онъ же втащилъ на бригъ. Провизіи и воды было вволю и на долго обезпеченные съ этой стороны, они носились по морю, не зная конечно гдѣ находятся. Въ одну ночь они почувствовали сильный ударъ въ носовую часть брига, крики, стоны и опять все смолкло; вѣроятно какое нибудь судно ударилось о бригъ, пробило себѣ бокъ и затонуло безслѣдно. Отъ испуга несчастная жена Дауды заболѣла и чрезъ нѣсколько дней умерла. Не извѣстно долго

ли осиротѣлый король негръ качался въ морѣ, когда къ бригу подошелъ англійскій фрегатъ Шарлотта и перевезъ его къ себѣ, совсѣмъ больнаго. Онъ то и разсказалъ всю настоящую исторію и когда совсѣмъ оправился, то высаженъ былъ на берегъ въ Кингестоунѣ. Мѣстныя власти признали его за бунтовщика, но губернаторъ взялъ его подъ свою защиту и такимъ образомъ Дауда спасенъ былъ отъ висѣлицы, но не получилъ свободы, его заставляли работать въ портѣ, отпуская по 6 су. въ день на содержаніе. Дауда былъ красивый и сильный отъ природы; командиръ 75 полка выпросилъ его къ себѣ въ полковые музыканты; онъ выучился говорить по англійски, но не разучился пить водку, отъ которой получилъ воспаленіе въ легкихъ и умеръ, не видавъ болѣе своей родины.

Кораблекрушенія. Не собственно съ погибелью судовъ эти строки познакомятъ читателей, ихъ гибнетъ множество каждый годъ, гибнутъ и люди иногда цѣлыми экипажами. Человѣкъ часто бываетъ безсиленъ въ борьбѣ съ грознымъ моремъ; иногда гибнутъ отъ неосторожности, иногда отъ ошибки, словомъ нѣтъ возможности точно опредѣлить тѣ причины, которыя ежегодно подвергаютъ крушенію не одну тысячу судовъ, а съ ними и не одну тысячу народа. Цѣль статейки состоитъ въ сообщеніи той грустной доли, которой подвергались въ старые годы несчастные спасшіеся отъ крушеній; съ тѣмъ не только безжалостнымъ, но, можно сказать, звѣрскимъ обращеніемъ съ ними береговыхъ жителей, принимавшихъ по видимому участіе въ ихъ спасеніи и съ тѣми усиліями, которыя употреблялись различными націями къ прекращенію вѣковаго варварства.

Гибель судовъ началась конечно съ того времени, какъ люди отваживались избирать море, какъ путь для взаимныхъ сношеній. Законовъ въ тѣ времена не издавалось, а корысть и жажда къ наживѣ были присущи людямъ на столько же какъ и въ наше время. Если еще представить себѣ тогдашнюю неразвитость и грубость нравовъ, то легко будетъ понять, почему имущество, выброшенное на берегъ съ погибшаго корабля, забиралось прибрежными жителями, а спасшіеся отъ крушеній или убивались или забирались въ неволю и съ ними обращались уже какъ съ рабами. За несчастныхъ никто не заступался, виновные оставались безна-

казанны и, такимъ образомъ, захваты грузовъ и людей съ разбившихся судовъ вошли въ обычай, какъ бы узаконились по всѣмъ побережьямъ южныхъ и сѣверныхъ морей и долго никакіе законы не приносили никакой пользы, оставаясь мертвой буквой. О такихъ обычаяхъ упоминаютъ Геродотъ, Плиній, Виргилій. Писатели обвиняютъ болѣе всего Родосцевъ. Извѣстно, что морскіе законы, прежде всего были изданы Родосцами, узаконившими право грабежа имущества съ разбитыхъ бурей кораблей. Они вообще считаются древнѣйшими и во многихъ государствахъ Средиземнаго моря приняты были въ основаніе при составленіи мѣстныхъ морскихъ узаконеній, въ которыя вошли и законы о морской добычѣ при крушеніяхъ (береговое право только въ обратномъ смыслѣ).

Римляне нѣсколько человѣчнѣе смотрѣли на это безчеловѣчное право. Адріанъ и Титъ оградили собственность съ погибшихъ судовъ и неприкосновенность личности спасшихся отъ крушенія, но съ нашествіемъ варваровъ все пошло по прежнему. Феодализмъ, унаслѣдовавшій вѣкъ варварства, удержалъ и его обычаи. Феодалы едва ли отличались отъ варваровъ; по праву сильнаго они забирали грузъ и спасшихся въ свою собственность и распоряжались съ послѣдними какъ съ рабами. У феодаловъ Французовъ такое право называлось droit de bris, т. е. правомъ надъ остатками отъ крушеній. Оно принято было почти во всей Европѣ, подъ названіемъ laga maris—морскаго закона, сущность котораго состояла въ томъ, что имущество и люди дѣлались достояніемъ или государства или феодала, смотря по тому кто владѣлъ берегомъ, на которомъ случилось крушеніе. Всѣ почти государства пользовались этимъ правомъ, но жестокость его въ графствѣ Понтье доходила до того, что несчастнымъ, попавшимся владѣльцамъ, не давали даже права выкупа и зачастую убивали. Въ 1179 году это, можно сказать, людоѣдское право обсуждалось на Латранскомъ соборѣ, гдѣ было постановлено: всѣхъ занимавшихся столь постыднымъ и безчеловѣчнымъ грабежомъ отлучать отъ церкви, но законъ оставался мертвой буквой. Въ 1191 г. Филиппъ Августъ заставилъ графовъ фландрскаго и понтьеврскаго, графиню булоньскую и владѣтеля Сенъ-Валери подписать въ Аміенѣ трактатъ объ отреченіи отъ береговаго права, но и эта мѣра не принесла пользы. Андроникъ Комнинъ также не мало

хлопоталъ о томъ же. Онъ издалъ даже законы, по которымъ грабители крушившихся судовъ присуждались къ виселицѣ, а укрыватели ихъ жестоко наказывались и соблюдалъ строго такія мѣры. При немъ дѣйствительно грабежи ослабли, но по смерти его все пошло по прежнему. Людовикъ IX заключилъ съ герцогомъ Бретаньскимъ договоръ, по которому послѣдній обязался защищать потерпѣвшихъ крушеніе, но герцогъ обратилъ договоръ въ выгодную для себя спекуляцію: онъ продавалъ свидѣтельства на право не быть ограбленными разбившимся въ его владѣніяхъ. Около этого времени изданы были олеронскіе законы (XIII в.), изъ этого собранія видно, что преслѣдованіе крушившихся не вездѣ были одинаковы. У иныхъ потерпѣвшіе крушеніе убивались. У другихъ забирались въ рабство съ имуществомъ. Иные забирали только имущество, а людей отпускали на волю Божью. Феодалы нерѣдко дѣлили имущество между собой и владѣльцемъ. У германскихъ народовъ береговое право— Strandrecht, извѣстно было подъ названіемъ *права перелма*, по которому часть имущества отдается *перенявшимъ* его, т. е., спасшимъ, другая идетъ въ пользу владѣльца берега гдѣ случилось крушеніе и только третья часть возвращалась хозяину. Олеронскіе законы, обязывали оказывать всякую помощь при крушеніяхъ и охранять спасеный грузъ отъ воровъ, подъ опасеніемъ отлученія отъ церкви и причисленія грабителей къ разряду воровъ. Также строго поступали и съ тѣми, которые въ теченіе года не заявятъ о спасенномъ грузѣ. Пираты и враги религіи преслѣдовались этими законами безъ всякой пощады и судились на равнѣ съ ограбившими разбитое судно. Ихъ купали съ реевъ (см. наказанія). Генрихъ III, король Англіи и Нормандіи, ввелъ эти законы въ своихъ владѣніяхъ (1226 г.), оговоривъ только право на имущество такихъ судовъ, при крушеніи которыхъ всѣ люди погибали. Въ этомъ случаѣ спасенный грузъ принадлежалъ спасшимъ его. Такая мѣра породила разныя злоупотребленія, сопровождавшіяся нерѣдко убійствами. Мало по малу Олеронскіе законы вошли въ основу законовъ во всѣхъ приморскихъ державахъ. Валенсія признала его въ половинѣ XIII в., а въ концѣ его, они введены были на островѣ Готландѣ въ Балтійскомъ морѣ. Въ 1495 г. Генрихъ III договорился съ Генрихомъ VII Бургундскимъ,

оказывать взаимную помощь въ поддержкѣ закона и сохранять въ теченіи года самое имущество, выдавая его наслѣдникамъ, если найдутся, а къ концу XV в. Олеронскій законъ, о спасенномъ имуществѣ и спасшихся, былъ принятъ и строго охраняемъ во всѣхъ приморскихъ націяхъ. Людовикъ XIV, дополняя законъ, приказалъ считать грабителей за государственныхъ преступниковъ.

Законы, правда, ослабили грабежи, но не прекратили совсѣмъ. Они повторялись отъ времени до времени въ разныхъ мѣстахъ и болѣе всего держались въ Германіи, гдѣ ихъ засталъ даже Фридрихъ Великій и узаконилъ казнить грабителей, какъ разбойниковъ на большой дорогѣ.

Конечно, много способствовало къ обходу законовъ суровость нравовъ и твердо, издавна вкоренившійся обычай; обычаи, какъ извѣстно, сильнѣе закона; съ ними трудно разстаются люди вообще, а не развитые въ особенности. Прибрежные жители, имѣющіе передъ собою бурное море, съ которымъ приходится имъ состязаться, удерживаютъ за собою типичную грубость, много способствующую къ равнодушному взгляду на несчастіе. Для нихъ крушенія такъ обыкновенны, какъ и случаи изъ обыденной жизни.

Этимъ легче всего объяснить неохотное подчиненіе закону, отнимающему у нихъ право на вещь, которую отняли они у бурнаго моря, да еще съ опасностью утонуть или искалѣчиться. Но время все-таки взяло свое и въ настоящую пору понятіе о человѣколюбіи и о помощи ближнему сдѣлались болѣе общи между побережцами, почему и разграбленіе имущества съ погибшаго корабля почти не мыслимо. Въ настоящую пору имущество и корабли обеспечиваются страховкой; на болѣе опасныхъ мѣстахъ, гдѣ случаи крушеній болѣе часты, устроены спасательныя станціи (см. ниже), на которыхъ имѣются спасательныя лодки и всѣ принадлежности, придуманныя по указаніямъ опытовъ, къ облегченію снятія людей съ разбивающагося корабля. Если со спасательной станціи замѣтятъ, что корабль идетъ не надлежащимъ курсомъ, то его предупреждаютъ или сигналами, или высылается къ нему нарочно лодка. Но было время и очень еще недавно, и именно въ началѣ нашего столѣтія, когда жители острова Эзеля жгли фальшивые огни, чтобы сбить съ пути мимо идущія суда, заставить ихъ при-

ткнуться къ мели и за тѣмъ ограбить, а около мыса Финистере, Гасконскомъ заливѣ и на сѣверныхъ берегахъ Африки грабежи продолжались еще долѣе. За полудикаго Араба и теперь нельзя еще поручиться, чтобы не ограбилъ. Да можно ли утверждать, чтобы грубый житель суровыхъ странъ Европы не покусился зажечь ложнаго огня, чтобы сбить съ пути мимо идущее судно и завлечь его на погибель!

Въ Германіи, какъ было уже сказано, право грабежа спасеннаго имущества удерживалось долѣе другихъ государствъ; въ ней, а также въ нѣкоторыхъ изъ нихъ, молились даже въ церквахъ, чтобы Богъ благословилъ берегъ и насылалъ по больше крушеній. Автору настоящей книги случилось наткнуться на слѣдующій разсказъ про священника южной Нормандіи изъ временъ царствованія Людовика XIV: разсердясь на прихожанъ за несвоевременный взносъ церковныхъ денегъ, онъ огорошилъ ихъ проповѣдью, въ которой доказывалъ, что Богъ въ наказаніе за ихъ неисправность, вотъ уже 12 лѣтъ, какъ не насылаетъ на ихъ берегъ ни одного судна для поживы.—Хорошъ пастырь!

Желающіе ближе ознакомиться съ ужасами, сопровождавшими несчастные экипажи съ разбившихся судовъ въ старые годы, могутъ найти нѣсколько разсказовъ въ исторіи кораблекрушеній Дункена, переведенныхъ на русскій языкъ капитаномъ Головнинымъ. Эта книга теперь рѣдкая. Также любопытна книга покойнаго капитанъ-лейтенанта Соколова „лѣтопись крушеній русскихъ судовъ“.

Китовая ловля. Такое громадное животное какъ китъ, былъ издревле соблазномъ для приморскихъ жителей, по огромному количеству жира и усовъ, дающихъ хорошую прибыль. Плиній и Страбонъ свидѣтельствуютъ, что ловлей китовъ занимались Тиряне, Греки, Арабы, Римляне; но промыселъ ихъ, при плохихъ условіяхъ судостроенія и по небольшому количеству китовъ заходившихъ въ Средиземное море не былъ добычливъ. У Китайцевъ, еще въ IX вѣкѣ китовый промыселъ былъ довольно выгоденъ. Нѣсколько позже имъ занялись Исландцы, Норвежцы, Финляндцы, отыскивая ихъ около береговъ Фландріи, Лапландіи и потомъ Гренландіи. Баски промышляли китовъ появлявшихся въ Гасконскомъ заливѣ; но киты давно уже оставили Нѣмецкое и Бійскайское море и вынудили отважныхъ моряковъ XV и XVI вѣковъ

искать ихъ около Канады и Гренландіи. Въ это время насчитывали однако не болѣе 50 или 60 судовъ занимавшихся китовымъ промысломъ.

Голландцы, а потомъ Англичане пошли по слѣдамъ Басковъ и перегнали ихъ въ ретивости. Голландцы считаютъ, что въ послѣднюю половину XVI и въ первыхъ годахъ XVII в. они добыли не менѣе 3200 китовъ, доставившихъ имъ до 40 милліоновъ франковъ.

Болѣе всего этимъ выгоднымъ, хотя и опаснымъ промысломъ начали заниматься всѣ приморскія государства въ нынѣшнемъ столѣтіи. Киты, преслѣдуемые промышленниками, удалились преимущественно въ сѣверныя и южныя части океановъ, куда направились и китоловы, изъ которыхъ въ концѣ первой четверти нашего столѣтія, на долю однихъ англичанъ приходилось до 200 судовъ, добывавшихъ отъ китоваго промысла до 500 милліоновъ франковъ въ годъ. Въ настоящее время этимъ промысломъ занимаются всѣ приморскія государства, не исключая и Россіи; въ послѣдней ловлей китовъ промышляютъ Финляндцы и весьма мало и не охотно сѣверные поморцы. Они бьютъ, когда китъ нечаянно обмелѣетъ.

Китъ, уже сказано, преслѣдуемый отважными и настойчивыми китобоями, удалился въ окраины океановъ и преимущественно въ Ледовитые, гдѣ промышленникамъ приходиться бороться не съ нимъ однимъ, но и съ природой и нерѣдко попадать между льдовъ, почему суда ихъ строются гораздо прочнѣе чѣмъ обыкновенныя. Величина и конструкція китобойныхъ судовъ различна, подробное имъ описаніе читатель найденъ въ III части этой книги въ главѣ о купеческомъ судостроеніи. На каждомъ китобоѣ бываетъ не менѣе 6 или 7 гребныхъ судовъ о 4 и 6 веслахъ, у которыхъ носъ и корма заостренныя, чтобы можно было отходить отъ кита не заворачиваясь. Онѣ извѣстны подъ названіемъ вельботовъ, пирогъ. Экипажъ китобоевъ бываетъ въ 40 — 50 человѣкъ, между которыми отъ 12 до 14 человѣкъ гарпунщиковъ, т. е. людей, умѣющихъ бросать въ кита *гарпуны*, (короткія копья.)

Способъ ловли состоитъ въ слѣдующемъ: когда корабль придетъ къ тому мѣсту, гдѣ водятся киты, экипажъ уже знаетъ что ему надо быть на готовѣ день и ночь. Опытные матросы, офицеры и даже самъ капитанъ чередуются сидѣть

на гротъ-марсѣ и высматривать появленіе кита на поверхности воды. Едва завидятся фонтаны, спускаются шлюпки, садится команда и ѣдетъ по указанному направленію. Когда достаточно приблизятся, гарпунщикъ бросаетъ копье, два и даже три, стараясь попасть въ ухо, въ спину или вообще въ ту часть, гдѣ сильнѣе кровообращеніе; матросы же сторожатъ этотъ моментъ и, какъ только копья брошены, гребутъ торопливо назадъ (табанятъ) чтобы удалиться отъ раненаго животнаго, которое отъ боли, мечетъ изъ ноздрей фонтаны, бьетъ хвостомъ, и уходитъ въ глубь и конечно разбило бы шлюпку въ дребезги, если бы она быстро не удалилась (что при оплошности и случается). Гарпуны обыкновенно привязаны къ веревкѣ, намотанной на вьюшку; по мѣрѣ углубленія кита въ море она разсучивается такъ быстро, что ее поливаютъ, иначе дерево загорится. Быстрота кита доходитъ до 35 футовъ въ секунду; остается онъ въ водѣ до получаса, а затѣмъ снова появляется на поверность иногда усталымъ, слабымъ, а иногда очень свирѣпымъ. Его атакуютъ вторично и такимъ образомъ доводятъ до изнеможенія отъ сильной потери крови. За тѣмъ китъ издыхаетъ и поворачивается либо на бокъ, либо на спину. Мертваго кита подводятъ къ борту, гдѣ и разбираютъ по частямъ. Такъ производилась охота за китами въ прежнее время. Нынѣ употребляютъ усовершенствованные китобойные гарпуны или стрѣляютъ въ него отравленными пулями или бомбой-копьемъ. *Гарпунъ* новаго устройства имѣетъ два вращающихся ушка, которыя идутъ по его направленію и раздвигаются когда войдутъ въ тѣло животнаго и гарпунъ потянутъ за веревку; тогда ушки расходятся въ тѣлѣ на подобіе вѣера. *Карабинъ* есть толстый, короткій, стволъ, изъ котораго стрѣляютъ *бомбой-копьемъ* (Американцы). Снарядъ этотъ состоитъ изъ чугуной трубки въ 30—40 сентиметровъ длины и 2—3 сент. въ діаметрѣ. Ее наполняютъ порохомъ около 100 грамовъ. Къ верху она оканчивается трехугольной пирамидой съ вырѣзанными боками и весьма острыми углами и вершиной. Низъ соединяется съ трубкой посредствомъ винта, содержащаго фитиль, котораго одинъ конецъ зарывается въ порохъ, а другой выходитъ въ наружу и соединяется съ зарядомъ карабина. Девимъ (извѣстный оружейникъ) придумалъ разрывную пулю съ ударнымъ капсулемъ; ею стрѣляютъ изъ винтоваго ружья. Пуля разры-

вается при ударѣ капсуля о кожу животнаго. Но пули эти не убивали кита; почему Девимъ соединилъ въ новомъ снарядѣ и гарпунъ и бомбу. Гарпунъ открывается при разрывѣ снаряда уже въ тѣлѣ кита, а у пули имѣется хвостъ, къ которому прикрѣплена веревка подобно гарпунной; онъ выходитъ изъ дула на $^1/_4$ вершка, но и эта пуля не причиняла скорой смерти и киты нерѣдко уходили; почему докторъ Терсененъ придумалъ ядъ изъ смѣси стрихнина съ кураре, этимъ составомъ начиняютъ пулю и стрѣляютъ въ кита. 40 граммовъ состава достаточно чтобы животное околѣло чрезъ 5—16 минутъ, что зависитъ отъ глубины засѣданія пули. Послѣдній способъ считается самымъ безопаснымъ, но все дѣло въ томъ, чтобы попасть въ кита. Хотя онъ и великъ съ виду, но стрѣлять приходится съ шлюпки, которая качается и надо быть очень искустнымъ стрѣлкомъ.

Разборка кита по частямъ состоитъ въ томъ, что изъ него вырубаютъ куски и отдѣляютъ отъ кожи жиръ. Прежде куски рубили до 1000 фунтовъ, укладывали въ трюмъ, топили жиръ на берегу, и брали жиръ только со спины, а внутренній жиръ бросали; нынче поступаютъ иначе: внутреннимъ саломъ топятъ печь, нарочно устроенную на китобойномъ суднѣ и вытапливаемый спинной жиръ складываютъ въ бочки, которыми и нагружаютъ трюмъ. Такое нововведеніе даетъ возможность вмѣстить въ корабль больше хорошаго жиру. Въ то же время, какъ отдѣляютъ отъ кита куски мяса и жира, разрубаютъ и голову, вынимаютъ усы и языкъ, изъ котораго иногда можно добывать до 6 бочекъ жиру.

Величина китовъ не одинакова, доходитъ отъ 60 до 100 футъ. Изъ большаго кита можно добыть до 120 бочекъ жиру; большею частію попадаются киты въ 70—80 футъ. Среднимъ числомъ можно добыть изъ одного кита до 100—120 бочекъ, а на судно средней виличины можно нагрузить продуктовъ отъ 8 китовъ. Каждый китъ даетъ до 6000 франковъ, слѣдовательно валовая прибыль равняется 48000 франк. Расходовъ на содержаніе судна и команды до 8000 франковъ, разныхъ пошлинъ до 14000 ф.; слѣдовательно чистую прибыть можно опредѣлить до 26000 франковъ. Бочку (кардель) французы опредѣляютъ въ 281 литръ или 23.68 ведра.

Повѣрья моряковъ. Суевѣрія всегда были сродны людямъ и остаются при немъ со временъ язычества, когда

каждый, можно сказать, шагъ сопровождался какимъ либо заклинаніемъ или суевѣрнымъ обрядомъ. Многіе изъ нихъ утрачены, но многіе удерживаются и до настоящаго времени даже въ средѣ людей вполнѣ развитыхъ, разумныхъ и безстрашныхъ, слѣдовательно ихъ нельзя приписывать одному невѣжеству. Настоящее изложеніе не имѣетъ цѣлью входить въ психологическія изслѣдованія; здѣсь читателю предлагаются голые факты, взятые изъ жизни моряковъ, факты болѣе любопытные, которымъ безусловно вѣрятъ приморскіе жители и моряки; факты эти, переходя изъ поколѣнія въ поколѣніе, сложились въ повѣрья, противу нихъ создались вѣками различныя, болѣе или менѣе охранительныя правила, къ которымъ и прибѣгаютъ моряки, въ огражденіе себя отъ различныхъ случайностей на морѣ, — правила конечно суевѣрныя, иногда забавныя и по большей части безвредныя.

На военныхъ судахъ суевѣрія конечно обходятся, но частные арматоры считаютъ напр. дурнымъ предзнаменованіемъ начинать плаваніе въ понедѣльникъ, въ пятницу, на 13-е число; хотя нерѣдко бываетъ, что пропущенный въ эти дни попутный вѣтеръ задерживаетъ судно на нѣсколько дней на мѣстѣ. Въ одномъ изъ многочисленныхъ разсказовъ о крушеніяхъ, есть одинъ о гибели купеческаго корабля; сбившись съ пути, онъ попалъ въ Мальстремъ (водоворотъ между Лафоденскихъ острововъ) и потонулъ. Онъ вышелъ въ море именно въ пятницу и несчастный экипажъ приписалъ крушеніе началу плаванія въ этотъ роковой день.

На купеческихъ судахъ, экипажи большею частію состоятъ изъ людей различныхъ національностей, различныхъ степеней развитія; тутъ можно встрѣтить и негра и мулата и деревенщину рыбака и каботажнаго матроса - горожанина; протестанта англичанина и ревностнаго католика испанца; всѣ они принесли съ собою различныя суевѣрныя привычки своей родины, сообщенныя имъ чрезъ матерей, мамокъ, нянекъ, благочестивыхъ старушекъ, передающихъ различныя суевѣрныя преданія и явленія съ такой отчетливостію, какъ будто они испытали сами на себѣ все сообщаемое.

Начнемъ хоть съ гобелина. Матросы считаютъ его злымъ духомъ; онъ совсѣмъ не то, что дѣдушка домовой, заботящійся о порядкѣ на кораблѣ также какъ и въ конюшнѣ; гобелинъ, напротивъ, считается самымъ злымъ демономъ, заби-

рающимся въ корабль спачала его постройки. Матросы вѣрятъ, что по почамъ онъ обходитъ всѣ палубы и лазаетъ даже въ трюмъ. Адмиралъ Виломецъ въ своихъ запискахъ сообщаетъ, что матросы на военныхъ судахъ вполпѣ увѣрены, что днемъ онъ прячется въ трюмѣ, а ночью подкрадывается къ спящимъ, свиститъ въ уши, иного толкпетъ подъ бокъ, другому подрѣжетъ коечныя *сезни* и сонный матросикъ валится на палубу; у иного украдетъ табакъ, а иногда и деньги. Были однако и такіе случаи, что гобелина ловили на воровствѣ и признавали за одного изъ своихъ товарищей, которому конечно и задавали порядочную мятку; но это не мѣшало оставаться командѣ съ прежними понятіями о настоящемъ гобелинѣ. Матросы Рюйтера вѣрили, что если при нагрузкѣ корабля онъ наклонялся прежде на лѣвую сторону—плаваніе ожидалось удачное, если же на правую — то кораблю предстояли разныя невзгоды.

Древніе Греки приносили жертвы Юпитеру, Кастору и Поллуксу и всѣмъ вообще морскимъ божествамъ, въ осебенности же Нептуну, когда ему вздумается разгуляться по морю и поднимать волны едва ли не съ трехъ этажный домъ, а свирѣпый Борей то и дѣло загоняетъ слабые корабли въ пучины и береговые прибои. Въ позднѣйшія времена противу неделикатности этихъ морскихъ буяновъ, матросы придумали произносить разныя заклинанія на хлѣбѣ, соли, винѣ и бросали ихъ въ море, куда выливали и вино, въ надеждѣ что морскіе хозяева примутъ дары съ надлежащей благосклонностью и не будутъ тревожить заклинателей. Греки даже въ XVII вѣкѣ, на каждомъ кораблѣ возили по тридцати нарочно испеченныхъ небольшихъ хлѣбовъ, посвященныхъ святому Николаю Чудотворцу, и бросали въ воду смотря по надобности, сопровождая церемонію разными молитвами и причитаніями. Финляндцы, а чрезъ нихъ и нѣкоторые русскіе матросы, проходя мимо острова Гохланда, расположеннаго поперекъ Финскаго залива и на порядочное пространство (10 верстъ) заслоняющаго прямой путь по заливу, бросаютъ за корму мѣдный пятакъ, съ убѣжденіемъ, если не совершатъ такого обряда, то островъ не пропуститъ мимо себя судно. Насвистывать вѣтеръ во время штиля обращаясь въ ту сторону, съ которой его желаютъ, — составляетъ общее повѣрье всѣхъ плавающихъ.

Сирены, Нереиды, Тритоны, происходя отъ брака Океана съ Тетисой (Tethys) и Нептуна съ Амфитридой, принадлежатъ къ разряду такихъ морскихъ обитателей, которые тревожатъ воображеніе суевѣрныхъ мореходцевъ отъ самой глубокой древности и, переходя отъ поколѣнія къ поколѣнію въ различныхъ формахъ, не оставляютъ въ покоѣ довѣрчивое воображеніе неразвитаго моряка и въ настоящее время. Сначала, древніе представляли ихъ себѣ въ самыхъ неопредѣленныхъ формахъ и очертаніяхъ, потомъ имъ начали придавать тѣло, члены, голосъ; такимъ образомъ создались тритоны съ грубыми мужскими формами, а нереиды и сирены съ очаровательными формами женщины и такими же чарующими голосами. Миѳъ, опредѣливъ ихъ чудовищами съ рыбьими хвостами, придалъ имъ и чудовищныя всепожирающія наклонности. Очаровывая мореходцевъ своими сладострастными пѣснями, съ акомпаниментомъ даже лиры и флейты, они, по сказаніямъ древнихъ, умерщвляли попадавшихся имъ довѣрчивыхъ мореходцевъ. Только Орфей, сопровождавшій Аргонафтовъ въ Колхиду, поразилъ этихъ кровожадныхъ тварей своимъ очаровательнымъ пѣніемъ и остановилъ преслѣдованіе ими корабля Арго; иначе путешественники не добрались бы до Колхиды. Улису удалось избавиться отъ соблазна другимъ болѣе надежнымъ средствомъ: онъ заткнулъ уши и себѣ и матросамъ воскомъ а самъ привязался къ мачтѣ. Обычай затыкать уши перешелъ и въ средніе вѣка. Винцентъ-де-Бове, между различными правилами предосторожностей противу Сиренъ, совѣтуетъ бросать имъ пустыя бутылки, предполагая что этимъ можно отвлечь ихъ вниманіе и остановить преслѣдованіе.

Когда мореплаватель *Каботто* отправленъ былъ къ мысу Доброй Надежды, то получилъ особую инструкцію, въ которой между прочимъ было сказано: „утромъ и вечеромъ совершать публично (всѣмъ экипажемъ) молитвы, изгонять всякія дьявольскія изобрѣтенія, какъ то: кости, карты, шашки и проч.; привлекать на судно туземцевъ иностранныхъ земель, поить ихъ до пьяна и въ это время разузнавать, что лежитъ у нихъ на душѣ. Беречься козней нѣкоторыхъ тварей съ человѣческими головами и рыбьими хвостами, которыя плаваютъ въ заливахъ и бухтахъ, вооруженныя луками и стрѣлами и питаются человѣческимъ мясомъ“.

Въ Исландскихъ лѣтописяхъ (1215 г. саги) помѣщено описаніе двухъ чудовищъ *Гафстромба* и *Масчугера*. Первое признавалось за мужчину, а второе—за женщину. Перваго, воображеніе рисовало съ высокой, острой головой, широкими плечами, обрубками рукъ и очень строгимъ взглядомъ. Второе тѣломъ походило на женщину, съ растрепанными волосами, большими грудями, руками и пальцами съ плавательными перепонками. Отъ Гафстромба произошла рыба епископъ, ибо голова его похожа на митру, по чему у моряковъ сложилось понятіе, что епископы бываютъ не на одной землѣ, но и водяные. Если кому либо изъ моряковъ приходилось видѣть во снѣ рыбу съ митрой на головѣ, съ мантіей на плечахъ, то это истолковывали такъ, что сновидцу приснился епископъ въ видѣ рыбы. Любопытно, что ученые іезуиты не только не старались разубѣдить суевѣрнаго сновидца въ противномъ, но напротивъ, поддерживали въ невѣжествѣ и увѣряли бѣднаго суевѣра, что онъ удостоился великой благодати: посѣщеніемъ его епископомъ во время сна.

Аппіанъ сообщаетъ о слѣдующемъ суевѣрномъ обрядѣ: корабли предъ отправленіемъ въ море, будь то простое плаваніе или военное предпріятіе, приглашали жертвоприносителей, которые входили въ воду, зарѣзывали въ ней животное, предназначенное въ жертву, вынимали внутренности и складывали на шлюпку, обязанную объѣхать съ ними трижды вокругъ корабля или эскадры. Въ это время экипажъ судна молилъ боговъ объ удаленіи отъ себя и судовъ ихъ всѣхъ напастей и обольщеній отъ сиренъ и ниспосланіи успѣшнаго плаванія. Въ Германіи сиренъ называютъ *никсами* и полагаютъ, что онѣ осуждены на долгія страданія за какое-то преступленіе, совершенное ихъ предками во времена отдаленной древности. Фрисландцы, Голландцы, Бельгійцы называютъ ихъ *мермедами* или *мермесами* и полагаютъ, что если морякъ влюбится въ которую либо изъ нихъ, то долженъ по смерть оставаться морякомъ. Измѣнниковъ мермесы крадутъ съ постели и уносятъ въ море. Подобныхъ разсказовъ множество, ими переполнены разныя сочиненія среднихъ вѣковъ Въ то время вѣровали во все сверхъестественное и мало вдавались въ критическое изслѣдованіе видѣннаго. Читатель припомнитъ разсказъ Неарка о похищеніи сиренами одного изъ его кораблей. Положимъ, что этотъ

случай былъ во времена язычества и слѣдовательно крайняго невѣжества, но и знаменитый Христофоръ Колумбъ не былъ чуждъ предразсудкамъ, онъ также видѣлъ около Сенъ-Доминго трехъ сиренъ, которыя, впрочемъ, ему не приглянулись, онъ нашелъ ихъ безобразными. Въ морѣ, помимо сиренъ, встрѣчаютъ и чертей; такъ, во время французской кампаніи къ острову Митилену, гребцы одной изъ бригантинъ видѣли того самаго чорта, который проглотилъ будто бы матроса у острова Занта. Онъ казался имъ страшнымъ морскимъ животнымъ. Жанъ д'Отонъ, подтверждая этотъ нелѣпый разсказъ, прибавляетъ, что матросъ этотъ былъ горькій пьяница и богохульникъ и что именно за пьянство и богохульство его постигла такая кара.

Переходя отъ вѣрованій въ сиренъ къ различнымъ повѣрьямъ и суевѣрнымъ обрядамъ, нельзя обойти молчаніемъ существовавшаго въ Венеціи обряда, принадлежащаго къ области суевѣрныхъ и состоявшаго въ томъ, что во время прохода Буцентавра мимо церкви Божіей Матери, построенной при входѣ къ арсеналу, экипажъ галеры долженъ былъ трижды прокричать: аль, аль, аль! и столько же разъ ударить веслами въ тактъ объ воду.

Спонъ (1678), описывая свое путешествіе въ Италію, разсказываетъ о приключеніи нѣкоего Дмитрія, бывшаго пассажиромъ на фелукѣ, застигнутой штормомъ. Отъ природы былъ онъ трусъ и суевѣръ и очень боялся моря. Когда началась буря, онъ принялся бросать свои хлѣбы; но вотъ уже всѣ хлѣбы выброшены, бѣдная фелука ударяется о берегъ и гибель неизбѣжна. Тогда онъ принялся за кошелекъ и сталъ бросать монеты; на его счастіе показывается изъ-за берега другая фелука и спасаетъ погибавшихъ. Обрадованный Дмитрій собираетъ съ пассажировъ значительную сумму, увеличиваетъ ее изъ своего кошелька и награждаетъ спасавшихъ ихъ людей, оставаясь въ полной увѣренности, что не брось онъ нѣсколькихъ монетъ въ море, гибель была бы неизбѣжна.

Португальскіе матросы имѣютъ привычку, при дальнихъ плаваніяхъ, брать съ собою статую св. Антонія, къ которому прибѣгаютъ съ мольбами о ниспосланіи попутнаго вѣтра. Если замѣтятъ, что святой холоденъ къ ихъ просьбамъ, они переходятъ къ угрозамъ. Пьетро де-Ла-Валли

былъ свидѣтелемъ слѣдующей забавной сцены во время своего путешествія въ Индію: на морѣ былъ мертвый штиль, корабль не двигался; матросы вынесли статую св. Антонія и начали молиться прося попутнаго вѣтра, но штиль какъ на зло продолжался. Недовольные равнодушіемъ святаго къ молитвамъ, матросы отъ моленій перешли къ угрозамъ, но вѣтеръ все не задувалъ. Тогда отъ угрозъ они задумали перейти къ дѣлу и хотѣли привязать неповиннаго ни въ чемъ святаго къ мачтѣ, капитанъ долго не соглашался на крутую мѣру; но продолжительность штиля, тянувшагося нѣсколько дней сряду, вынудила его на уступку требованіямъ экипажа и статуя св. Антонія была привязана къ мачтѣ. Вѣтеръ какъ нарочно не поднимался, матросы притянули статую покрѣпче и только послѣ того, какъ они порядкомъ побранили святаго за равнодушіе, началъ задувать попутный вѣтерокъ; тревожный во все время экипажъ приписалъ счастливый исходъ своей неотвязчивости къ св. Антонію, отъ угрозъ перешолъ къ благочестію, освободилъ статую отъ путъ и бережно съ молитвой перенесъ ее на обычное мѣсто!

Арабы еще съ большимъ суевѣріемъ вызываютъ вѣтеръ или укрощаютъ бурю; они пускаютъ въ ходъ волшебство. Вотъ что сообщаетъ францисканскій монахъ Поджіо, издатель путешествія Венеціанца Николо-ди-Конти въ Индію. Капитанъ аравитянскаго корабля, на которомъ находился Николо-ди-Конти, застигнутъ былъ штилемъ; опасаясь, что онъ будетъ продолжителенъ и замедлитъ его торговые обороты, онъ рѣшилъ вызвать вѣтеръ: приготовилъ около мачты столъ, поставилъ на него горшокъ съ горячими углями и началъ творить разныя заклинанія царю небесныхъ духовъ Муфіаму. Матросы окружали жертвоприносителя съ безмолвнымъ благоговѣніемъ; вдругъ одинъ изъ нихъ возвѣщаетъ капитану, что въ немъ сидитъ демонъ и начинаетъ прыгать, бѣгать какъ помѣшанный, схватываетъ горячій уголь, глотаетъ его и начинаетъ кричать, что его томитъ жажда и что для утоленія ее необходима кровь пѣтуха. Достаютъ пѣтуха изъ курятника и вручаютъ бѣсноватому, который свертываетъ ему голову и съ жадностью сосетъ кровь неповинной твари. Насосавшись досыта, какъ будто успокоивается и спрашиваетъ товарищей, чего имъ надо?—попут-

наго вѣтра былъ отвѣтъ. „Вы получите его въ теченіе трехъ дней“, говоритъ заклинатель и падаетъ безъ чувствъ па палубу. Предсказаніе было удачно, попутный вѣтеръ какъ бы нарочно задулъ на третій день послѣ этой комедіи.

Чтобы разогнать смерчь, нынче въ него стрѣляютъ. Достаточно одного сотрясенія воздуха, чтобы его разрушить и не допустить до корабля. Нашъ первый путешественникъ вокругъ свѣта, капитанъ (впослѣдствіи адмиралъ) Крузенштернъ, разсказываетъ, что смерчь задѣлъ его только краемъ и переломилъ марса-рей; обрушся же цѣликомъ на палубу, онъ пробилъ бы ее и потопилъ корабль. И такъ, смерчь какъ опасное и грозное явленіе, до изобрѣтенія пушекъ и пороха, разгонялся заклинаніями, которыя не забыты и по сю пору; для этого обыкновенно добывали ножъ, непремѣнно съ черпымъ черенкомъ и вонзали его въ мачту, произнося различныя молитвы, перемѣшанныя съ суевѣрными заклинаніями. Въ XIII в. употребляли еще другой способъ: едва завидятъ смерчь, какъ обнажаютъ сабли и стучачъ ими одна о другую.

Пираты были очень суевѣрны; отправляясь въ свои опасныя крейсерства, они продѣлывали разные фокусы, предвѣщавшіе имъ удачу или проигрышъ и забирали съ собою всѣ снадобья для вызыванія вѣтровъ и укрощенія ихъ, когда они очень ужъ расходятся. Прежде всего они отправлялись къ извѣстному своею набожностью колдуну и просили молиться вмѣстѣ съ ними. Колдунъ давалъ имъ овцу, для принесенія въ жертву злому духу, напускающему бури. Жены пиратовъ, и въ особенности алжирскихъ, присутствовали также при молитвахъ колдуна и независимо отъ него, дѣлали разныя жетвоприношенія, по преданіямъ перешедшія къ нимъ отъ древнихъ. Маленькій источникъ, не по далеку отъ Бабъ-Эль-Уеда въ Алжирѣ, былъ любимымъ мѣстомъ для жертвоприношеній пиратовъ, совершавшихся преимущественно женщинами; онѣ разводили большой огонь и кидали въ него мирру и ладонъ; за тѣмъ отрѣзали голову пѣтуху, кровь выливали на огонь, ощипывали его, а перья пускали по воздуху и во все время произносили таинственныя заклинанія. Если перья падали на землю вертикально или двигались тихонько къ сторонѣ села, то предсказаніе считалось неблагопріятнымъ и экспедиція откладывалась; если же перья ле-

тѣли къ морю—плаваніе обѣщало выгоды и пираты снаряжались въ путь. Если въ морѣ на горизонтѣ показывался парусъ, который по разнымъ примѣтамъ признавался ими за христіанскій, — они гнались за нимъ съ расчетомъ на добычу. Но если при этомъ на нихъ нападало какое нибудь сомнѣніе, они брали двѣ стрѣлы или въ обѣ руки одинъ или двое по одной и почти сводили концами, заранѣе опредѣливъ, которая изъ нихъ означаетъ христіанское судно и которая пиратское; при этомъ писарь принимался выводить разныя кабалистическіе знаки на бумагѣ и писать таинственныя слова. Пока писарь колдовалъ, руки уставали, начинали дрожать, а вмѣстѣ съ тѣмъ и стрѣлы то сближались, то ударялись другъ о друга. Если христіанская стрѣла ударяла первой,—погоня прекращалась, а если первый ударъ былъ со стороны пиратовъ, она усиливалась и, худо ли, хорошо ли, но паденіе не откладывалось. Овца, полученная отъ колдуна, зарѣзывалась при вызываніи вѣтра или при мольбахъ объ укрощеніи штормовъ; но убійство невиннаго животнаго совершалось не просто, а опять съ разными церемоніями и заклинаніями. Овцу рѣзали вдоль на двѣ части; часть, при которой оставалась голова, бросалась въ море съ праваго борта, а безголовая съ лѣваго. На заклинанія и овецъ не скупились, иногда ихъ убивали до дюжины, если стихіи упорствовали. Если овцы не помогали, бросали кубышки съ масломъ; если и масло не приносило пользы, тогда зажигали свѣчи, ночники, фитили и жгли до тѣхъ поръ, пока вѣтеръ или задувалъ, или затихалъ. Въ крайностяхъ заставляли гребцовъ-невольниковъ, почти всегда христіанъ, молиться св. Николаю Чудотворцу и Божіей Матери.

Греки и Римляне имѣли много суевѣрныхъ примѣтъ. Напримѣръ, если на корабль садилась ласточка—это считалось дурнымъ предзнаменованіемъ. Клеопатра предъ поѣздкой своей къ флоту Антонія, который нашла при Актіумѣ, видѣла ласточекъ на своемъ кораблѣ—сраженіе было проиграно. Въ это же сраженіе корабль Антонія былъ остановленъ будто-бы, извѣстной породой рыбъ—прилипаломъ. Въ такую способность этой рыбы вѣрили и въ позднѣйшія времена. Чихнуть на правой сторонѣ корабля считалось предзнаменованіемъ хорошимъ, на лѣвой же дурнымъ. Говорятъ, что Ѳемистоклъ былъ увѣренъ въ побѣдѣ надъ Ксерксовымъ флотомъ, потому, что кто то чихнулъ на правой сторонѣ когда онъ входилъ

на галеру. Плутархъ говврить, что Тимоѳей въ мометъ подъема якоря приказалъ тотчасъ же его сбросить потому, что при этомъ кто то чихнулъ на лѣвой сторонѣ судна.

Изъ всѣхъ жертвъ, приносившихся Борею, бритье волосъ считалось самой большой и дѣйствительной. Волосы конечно составляютъ такое украшеніе, съ которымъ не легко разстается человѣкъ и сбриваетъ ихъ въ крайности. Въ древнія времена они также цѣнились, и даже было повѣрье, что если кто сбрѣетъ ихъ на кораблѣ безъ надобности, можетъ накликать бурю и разныя другія напасти. По поводу такого обычая Петроній расказываетъ забавный случай съ Життономъ и его товарищемъ по путешествію: желая, чтобы ихъ не узнали въ Ликасѣ (Lykas), они во время ночи обрили себѣ головы; суевѣрный капитанъ счелъ ихъ поступокъ за дурной знакъ и чтобы парализировать несчастіе далъ имъ по сорока линьковъ.

Существуетъ еще повѣрье—это на землѣ встрѣча со священникомъ, а на морѣ присутствіе чужаго священника на суднѣ. Моряки Средиземнаго моря очень не любятъ, когда священники переѣзжаютъ на ихъ судахъ. Вотъ одинъ разсказъ о путешествіи монаха, сѣвшаго на тартану для переѣзда на одинъ изъ острововъ греческаго архипелага. Едва тартана вступила подъ паруса, какъ вѣтеръ началъ крѣпчать и скоро превратился въ бурю. Матросы пристали къ монаху, чтобы тотъ молился о ея прекращеніи, но только что расходившійся вѣтеръ не стихалъ и труды монаха пропадали даромъ. Между тѣмъ тартану начало прижимать къ берегу; матросы осерчали на монаха, что плохо молится и рѣшили бросить его во море, авось либо тогда стихнетъ. Несчастному, полуживому монаху дано было всего два часа сроку. Онъ молился уже не за прекращеніи шторма, въ чемъ не имѣлъ надежды, а готовился къ смерти, какъ на его счастье вѣтеръ началъ стихать и монахъ добрался до острова уже въ тихую погоду.

Въ настоящій просвѣщенный вѣкъ суевѣріе конечно ослабло; статую св. Антонія уже не привязываютъ къ мачтѣ, не рѣжутъ воловъ и т. п.; но вѣра въ домовыхъ, злыхъ духовъ, дѣдушекъ, водяниковъ, русалокъ еще не совершенно исчезла, хотя и доступна только непросвѣщеннымъ людямъ. Въ древніе же и средніе вѣка всѣ были суевѣрны: богачъ,

бѣднякъ, магнатъ, простолюдинъ, короли, королевы, князья, бароны, рыцари, монахи, всѣ были подвержены этой слабости. При дворахъ царей и вельможъ держались астрологи и горе было вольнодумцу; его преслѣдовали даже товарищи и предсказывали ему какое либо несчастіе, хотя бы въ родѣ того, что его проглотитъ какое нибудь морское чудовище. Разные же предразсудки еще присущи и въ развитомъ сословіи, такъ: про одного изъ нашихъ почтенныхъ адмираловъ (уже покойникѣ) разсказываютъ: что въ походѣ или на рейдѣ, закусывая передъ обѣдомъ, онъ имѣлъ привычку положить на кусочекъ хлѣба селедку, кильку или вообще, что было подъ рукою и бросить его за бортъ, приговаривая: *это дѣдутка тебѣ!*

Къ числу обрядовъ скорѣе шутовскихъ чѣмъ суевѣрныхъ, однакоже и до сихъ поръ еще соблюдаемыхъ даже на военныхъ судахъ, слѣдуетъ отнести празднованіе перехода въ южное полушаріе, извѣстное подъ именемъ *праздника перехода чрезъ экваторъ*.

Начало его должно конечно искать съ того времени, когда Португальцы проникли за мысъ Доброй надежды. Тогда плаванія совершались гораздо медленнѣе чѣмъ ныньче, что зависѣло отчасти отъ несовершенства въ судостроеніи и парусности, а болѣе отъ незнанія условій, при которыхъ слѣдовало переходить черезъ экваторъ въ извѣстныхъ долготахъ и въ опредѣленное время года. Извѣстно, что два пассатные вѣтра, встрѣчаясь подъ экваторомъ, образуютъ полосу безвѣтрія въ нѣсколько градусовъ, гдѣ царствуютъ продолжительные штили. смѣняемые штормами. Мореходцы прежнихъ временъ, попадая въ эту полосу, нерѣдко задерживались штилями недѣли и даже мѣсяцы, подвергаясь мучительной тоскѣ въ ожиданіи вѣтра. Бывали такіе несчастные случаи, что экипажъ съѣдалъ всю провизію, выпивалъ всю воду и гибнулъ съ голоду и жажды. Понятно, что это время проходило въ полнѣйшей недѣятельности и что по всей вѣроятности плодомъ досужей фантазіи и былъ придуманъ такой праздникъ, чтобы занять экипажъ. Сущность его состоитъ въ томъ, что Нептунъ — повелитель морей и океановъ, имѣющій постоянное пребываніе свое на экваторѣ, посѣщаетъ въ сопровожденіи своего штаба каждое переходящее чрезъ него судно и, привѣтствуя старыхъ мореплавотелей, уже быв-

шихъ за равноденственной чертой, посвящаетъ въ права мореходовъ тѣхъ изъ путешественниковъ, которые переходятъ ее въ первый еще разъ. Это-то посвященіе и составляетъ всю суть веселья и состоитъ въ обливаніи а иногда и полномъ погруженіи новичковъ въ соленую воду. Впрочемъ, снисходительный повелитель морей, допускаетъ, не желающимъ подвергаться купанью право выкупа въ пользу своей свиты.

Праздникъ этотъ исключительно матросскій, они составляютъ и програму, они же избираютъ дѣйствующихъ лицъ и приготовляютъ имъ костюмы. *Нептунъ* обыкновенно появляется съ своей законной супругой *Анфитридой*. Ихъ свиту составляютъ церемоніймейстеръ, тритоны, наяды, сирены, а у русскихъ водяники и русалки. Иногда къ нимъ примѣшиваютъ всѣ страны свѣта и главнаго штурмана, обязаннаго, прежде посѣщенія повелителя морей, удостовѣриться въ правильности корабельнаго счисленія. Иногда для Нептуна и его супруги устроиваютъ изъ пушечнаго станка колесницу и запрягаютъ бѣлыми медвѣдями; однимъ словомъ, каждый экипажъ, смотря по характеру націи, придумываетъ все, что только способно позабавить и посмѣшить. Незатѣйливые, но всегда уродливые костюмы дѣйствующихъ лицъ изготовляются изъ подручныхъ средствъ, между которыми ворса, каболка, овчина, обрывки отъ старыхъ флаговъ, мѣлъ, сурикъ, вохра, суть самыя употребительныя. Изъ первыхъ приготовляютъ парики, бороды, искусственныя женскія прелести; флагдукъ служитъ для дамскихъ нарядовъ; красками размазываютъ лица, въ овчинные тулупы одѣваютъ медвѣдей, а иногда и Нептуна, когда желаютъ изобразить его дряхлымъ, обезсиленнымъ старикомъ, вѣчно дрожащимъ отъ холода; иногда же онъ является въ костюмѣ нашихъ праотцевъ, увѣшанный раковинами. Непремѣннымъ атрибутомъ Нептуна бываетъ трезубецъ, а церемоніймейстера вооружаютъ рупоромъ. Обыкновенно изъ-за борта, куда его спускаютъ передъ моментомъ перехода чрезъ Экваторъ, онъ окликаетъ судно, спрашиваетъ какой націи, какъ зовутъ, куда идетъ; за тѣмъ является штурманъ съ огромнымъ деревяннымъ секстаномъ и циркулемъ и справляется съ корабельнымъ журналомъ. За этой процедурой появляется Нептунъ и, привѣтствуя командира и офицеровъ съ благополучнымъ прибытіемъ въ южную половину его царства, выкликаетъ моряковъ новичковъ. Съ

этого момента и начинается потѣха, сопровождаемая рѣчами, прибаутками, остротами; начинаются обливанія, льются струи воды изъ браспойтовъ, съ марсовъ бросаютъ орѣхи вмѣсто граду, словомъ наступаетъ моментъ матросскаго веселья, кончающагося тѣмъ, что парики, бороды, дамскія накладныя прелести летятъ на палубу и за бортъ при всеобщей веселой потасовкѣ, которой и заканчивается празднованіе.

Русскій флагъ впервые перекинулся черезъ Экваторъ въ началѣ нынѣшняго столѣтія, на двухъ фрегатахъ *Надежда* и *Нева*, подъ командой капитана Крузенштерна, посланнаго въ наши сѣверо-американскія колоніи для изученія наилучшаго способа для сбыта колоніальныхъ произведеній. При всемъ желаніи развлечь команду обычнымъ праздникомъ, не было возможности потому, что только одинъ капитанъ Крузенштернъ плавалъ въ южномъ полушаріи, служа волонтеромъ на англійскомъ флотѣ. Не менѣе того, дѣло безъ появленія Нептуна не обошлось и первымъ лицедѣемъ былъ матросъ Павелъ Кургановъ. 23 ноября 1803 г. въ половинѣ 11 по полуночи, Кургановъ, одѣтый *по нептунски*, появился на палубѣ и, какъ краснобай отъ природы, привѣтствовалъ экипажъ *Надежды* съ благополучнымъ переходомъ въ южные области водянаго его царства.

Какъ видитъ читатель, во всей этой затѣѣ не много остроумнаго. Болѣе осмысленно переходъ чрезъ Экваторъ былъ отпразднованъ на нашемъ клиперѣ *Изумрудъ*, при возвращеніи на родину въ 1867 г. Служившій на клиперѣ, докторъ Богдановъ сочинилъ нѣсколько сценъ и хоровъ, составившихъ нѣчто цѣлое, носившее характеръ національности и по тому принятое командой клипера весьма сочувственно и разыгранное очень удачно. Желающіе ближе ознакомиться съ этой шуткой, найдутъ ее въ 20 нумерѣ газеты *Яхта* за 1876 г. Здѣсь же помѣщаются только дѣйствующія лица, то были: Нептунъ, Амфитрида, Зыбь—незаконная дочь Нептуна, Кащей безсмертный, великій визирь—церемонiймейстеръ при Нептунѣ, Муссонъ, Ураганъ, Пассатъ, смерчь, попутнякъ, штиль, штормъ, шквалъ, Герольдъ, вѣтры: O, N, S, W, водяники, пѣсенники, горнисты и барабанщики. Всѣ дѣйствующія лица были костюмированы и размалеваны. Нептунъ былъ въ огромномъ парикѣ и съ

сѣдой бородой. Дамы одѣты были въ платья изъ флагдуку, Кащей очень походилъ на Черномора въ оперѣ Руслана и Людмилла. Муссона одѣли въ китайское платье и привязали длинную косу. Пассатъ одѣтъ былъ негромъ. На Смерчь надѣли дождевой чехолъ отъ главнаго компаса, шквалъ былъ весь въ каболкахъ, шевелившихся при малѣйшемъ движеніи. Штилю перевязали ноги. Нептуна вооружили громаднымъ трезубцемъ, а Герольду надѣли офицерскую шляпу и бѣлый шарфъ черезъ плечо. Амфитрида, какъ женщина, на первыхъ же порахъ побранилась съ супругомъ. Муссонъ прилично потолкался съ попутнякомъ, а подъ конецъ піесы шквалъ налетѣлъ на штиль и дѣло не обошлось безъ потасовки, чѣмъ и закончилась вся шутка, удачные куплеты которой долго распѣвались командой клипера.

Наказанія. Въ этой статейкѣ собранъ небольшой перечень карательныхъ законовъ и постановленій въ разныхъ государствахъ, изданныхъ въ разное время, которымъ подвергали провинившихся. Законовъ въ сущности жестокихъ, къ счастью нашего вѣка уже отмѣненныхъ; законовъ, поражающихъ своею безчеловѣчностью, если принять во вниманіе всю ничтожность проступковъ, за которые они налагались, и которые деспотамъ того времени казались преступленіями. Эти безграничные властелины наказывали провинявшихся въ нихъ бѣдняковъ съ полнымъ произволомъ своей необузданности.

Постановленія, отличавшіяся наибольшей жестокостью, были изданы Голландцами (1551) и королемъ Филиппомъ II (1563). По нимъ, напримѣръ, матросы, игравшіе въ кости или карты, наказывались какъ воры, а воры за вторичное воровство наказывались *килеваніемъ* и, кромѣ того, 100 ударами *линька*; за третій разъ ихъ вѣшали на нокѣ реевъ.

Преслѣдованіе за богохульство начинается съ XIII вѣка. Король Ричардъ англійскій, отправляясь въ походъ къ святымъ мѣстамъ, издалъ хотя и строгіе законы за смертоубійство, воровство, ругательство, брань, обиды и оскорбленія, но о богохульствѣ не сказалъ ни слова. Король же Людовикъ IX, снаряжаясь въ крестовый походъ, напротивъ, за богохульство опредѣлилъ ужасныя казни. Напримѣръ, уличеннымъ въ этомъ преступленіи рѣзали носы, нижнія губы. Въ Алансонѣ и ла-Рошелѣ рѣзали языки. Въ 1268 г.

наказанія были смягчены: виновныхъ присуждали къ пени и били кнутомъ, но Кольберъ (1674) снова ихъ увеличилъ, опредѣляя за второй разъ прокалывать языкъ. Донъ-Жуанъ, идя къ Лепанту, наказывалъ богохульство смертью.

По норвежскимъ законамъ (1274) опредѣлялось, обличенному на кораблѣ въ кражѣ: обрить голову, обмазать смолой, посыпать перьями и въ такомъ видѣ прогнать сквозь строй чрезъ всю команду; при чемъ каждый человѣкъ долженъ былъ бить виноватаго камнемъ или палкой. Послѣ казни онъ изгонялся съ корабля. Во французскихъ законахъ (1790) битье линьками присуждалось за разныя вины, но ограничивалось тридцатью. По каталонскимъ законамъ, адмиралъ могъ присуждать виноватыхъ къ отрѣзанію ушей и битью линьками. Въ барселонскомъ уставѣ (1354) Дона Педро III аррагонскаго, постановлено было: матроса, проигравшаго свои вещи, прогонять чрезъ линьки или палки вдоль куршеи. Если комиты ударятъ кого либо изъ шіурмы ножемъ или копьемъ, то также присуждались къ линькамъ или палкамъ, ибо, какъ прибавлено въ законѣ, чрезъ это можно лишить галерника жизни и слѣдовательно уменьшить рабочую силу экипажа, тогда какъ отъ битья линьками и палками человѣкъ остается живъ! Слѣдовательно человѣколюбіе было въ сторонѣ.

Въ венеціанскихъ законахъ (1232) помѣщены правила для наложенія клеймъ виновнымъ на лбу, плечахъ, ушахъ. То же видно и въ ганзейскихъ законахъ (1418); напримѣръ, если матросъ покинетъ своего начальника во время опасности, его клеймили въ ухо.

Въ Венеціи существовалъ законъ, запрещавшій продавать корабли другимъ націямъ; въ соблюденіи закона арматоры обязывались клятвой. Нарушители клятвы (1232) подвергались лишенію всего ихъ имущества, которое шло въ пользу общины, за тѣмъ ихъ выставляли на лѣстницѣ, ведущей къ судилищу, на публичное осмѣяніе—ихъ освистывали. Такою же клятвой и присягой на Евангеліи обязывались командиры судовъ, войско и лоцмана, нанявшіеся для перевозки грузовъ предъ грузоотправителями. Купцы имѣли право требовать отъ нихъ сохраненія имущества въ цѣлости. Если напримѣръ купецъ опасался встрѣтить пиратовъ и требовалъ зайти въ портъ, капитанъ не былъ въ правѣ отказать. При

встрѣчѣ съ пиратами, всѣ защищали имущество купца, онъ и самъ дрался въ числѣ воиновъ. Если слабое судно встрѣчало сильное и просило помощи отъ пиратовъ, сильный не былъ въ правѣ отказать слабому; нарушившій этотъ законъ подвергался суду.

Наказаніе плетьми (кошки, родъ плети), линьками и купаніе съ реевъ ведутся съ древнихъ временъ; онѣ введены въ законахъ Ричарда при отправленіи въ Палестину. Въ XII вѣкѣ купали за богохульство, произнесенное хотя бы въ шутку. По олеронскимъ законамъ тѣ, которые вмѣсто того, чтобы подать помощь при кораблекрушеніяхъ, окажутся на столько безчеловѣчны, что будутъ мучить спасшихся, или убьютъ ихъ для того, чтобы отобрать деньги и снять одежду, должны быть погружаемы въ море до тѣхъ поръ, пока будутъ доведены до состоянія безчувствія, а потомъ ихъ побивали каменьями *какъ собаку или волка*. Законъ неоспоримо жестокій, но неизбѣжный для того времени, чтобы хотя нѣсколько ослабить имъ, если не совсѣмъ прекратить тотъ варварскій произволъ, которому подвергались несчастные, успѣвшіе спастись отъ погибели при крушеніяхъ.

Купаніе, какъ наказаніе, прилагалось въ такихъ маловажныхъ случаяхъ и было такъ употребительно, что нѣтъ возможности подобрать всѣ проступки, за которые оно присуждалось; достаточно сказать, что (1634) къ нему присуждались пойманные въ куреніи табаку по захожденіи солнца. Законъ говоритъ, что каждый, кто будетъ курить когда солнце сядетъ, будетъ окунутъ въ воду три раза, а потомъ битъ всѣмъ экипажемъ. О купаніи съ реевъ, какъ наказаніи, исходящемъ изъ отдаленной древности, свидѣтельствуетъ Тацитъ, онъ пишетъ, что Германцы окунали лѣнтяевъ и негодяевъ. Нѣкто Турнъ Гернадій, относившійся оскорбительно о Тарквиніи Красивомъ, былъ присужденъ къ погруженію въ море, отъ чего и умеръ. Въ Бордо сводники, сводницы, развратныя женщины наказывались купаньемъ съ реевъ. Ихъ обыкновенно раздѣвали, оставляя одну рубашку, запирали въ желѣзную клѣтку, поднимали ее подъ рей и оттуда бросали стремительно въ воду, повторяя подъемъ и бросаніе нѣсколько разъ. Жилле (1678—1683) описываетъ эту казнь для матросовъ слѣдующимъ образомъ: „купаніе

съ реевъ бываетъ двоякое: мокрое и сухое. Мокрое состоитъ въ томъ, что виноватаго сажаютъ на доску, привязанную съ двухъ концовъ къ веревкѣ горизонтально и поднимаютъ подъ рей, потомъ веревку отпускаютъ и приговоренный стремительно падаетъ въ воду; такимъ образомъ повторяютъ подъемъ столько разъ, сколько присуждено. Сухое купаніе состоитъ въ томъ, что виноватаго бросаютъ, не допуская до погруженія.

За купаніемъ слѣдуетъ килеваніе; наказаніе это состояло въ слѣдующемъ: осужденнаго привязывали къ одному концу веревки, которая подведена была подъ килемъ къ противоположному борту; при погруженіи, осужденнаго тянули за веревку съ того борта откуда ее проводили. Такимъ образомъ, несчастный протаскивался подъ килемъ и, оставаясь въ водѣ довольно продолжительное время, рѣдко вынимался изъ нее неповрежденнымъ: иногда ломали руку, иногда ногу, а иногда сворачивали и голову. Такая казнь назначалась, по счастью, въ весьма рѣдкихъ случаяхъ, за чрезвычайно важныя преступленія.

Смертная казнь опредѣлялась за многія провинности; такъ: если лоцманъ взялся провести судно, будетъ ли оно военное или купеческое до какого либо порта, съ отвѣтомъ своей головой, то по законамъ родосскимъ и олеронскимъ ему рубили голову на кораблѣ же, если онъ поставитъ его на мель и если она разобьется; но прежде надо было только справиться можетъ ли онъ возмѣстить убытки.

Если кто либо напалъ на кого и убилъ, убійцу привязывали къ трупу спиной къ спинѣ и бросали въ море.

По Каталонскимъ законамъ, комитъ, перерѣзавшій со злости канатъ и въ томъ уличенный сажался на колъ.

По тѣмъ же законамъ запрещалось отрубать руки, ноги, пальцы и предпочиталось лишеніе жизни; ибо членовредительство дѣлало человѣка неспособнымъ къ службѣ. Въ Анконѣ, напротивъ, эта казнь употреблялась: такъ напр. отсѣкали руку тому, кто оставитъ судно во время крушенія, отказавшись подавать помощь.

Въ Висби (островъ Готландъ) отрубали руку матросу, ударившему своего капитана.

По Голландскимъ законамъ 1634 года: кто будетъ грозить ножемъ командиру, стращая что убьетъ, того осуждали

пригвоздить руку ножемъ къ мачтѣ и держать нѣсколько часовъ. Бывали случаи, что несчастный отъ боли дергалъ руку и разрѣзывалъ ее до промежутковъ пальцевъ, а иногда и вовсе отрывалъ часть руки.

Комиты, т. е. управлявшіе движеніемъ судовъ, за всякое поврежденіе, происходившее отъ ихъ нерадѣнія, обязаны были исправить его на свой счетъ.

Но вотъ оригинальный законъ: „для рулеваго, который вопреки приказанію комита не такъ положитъ руля, какъ указано комитомъ и отъ того судно потерпитъ какое либо поврежденіе, и если это поврежденіе не можетъ исправить по неимѣнію средствъ, такого рулеваго сажаютъ на половину дня верхомъ на бочку, подвязанную передъ носовой частью судна и даютъ въ руки руль, который онъ обязанъ держать какъ бы имъ управлялъ для того, сказано въ законѣ, чтобы всякій зналъ что онъ худо имъ управлялъ и предупреждалъ бы его, чтобы на будущее время онъ не былъ такъ оплошенъ“.

Морскіе законы о завладѣніи призами указываютъ на то, что во время абордажа дозволялось матросамъ забирать въ свою пользу только то что находилось на верхней палубѣ, но строго запрещалось, подъ опасеніемъ лишенія призовой доли взламывать люки и грабить товаръ, находившійся подъ верхней палубой и въ трюмѣ. Ящики и сундуки съ драгоцѣнностями запрещалось укрывать, они предъявлялись цѣликомъ капитану, взявшему призъ.

Если призы взяты были въ виду эскадры однимъ или нѣсколькими ея судами, то призовыя деньги составляли принадлежность всей эскадры.

Раздѣлъ призовыхъ денегъ опредѣлялся законами. Часть шла въ казну, а остальная доля дѣлилась между капитаномъ, офицерами и матросами.

Эти законы о захватѣ чужой частной собственности, покажутся слишкомъ слабыми и человѣчными если сравнить ихъ съ обычаями древнихъ, гдѣ право разграбленія не только одобрялось, но даже поощрялось побѣдителями. Покоренные города, правда, могли освобождаться отъ грабителей и убійства откупами, внося сумму требуемую побѣдителемъ, за то горе было тѣмъ, кто отъ него отказывался: войско врывалось и грабежъ и убійства прекращались лишь тогда, какъ некого было убивать и нечего больше грабить. Генрихъ IV

(1590) ограничилъ право грабежа 24 часами; но такая полумѣра вызывала лишь болѣе безчеловѣчія. Павія, Яффа и теперь еще не забыли грабежей, допущенныхъ Наполеономъ I.

Этихъ извлеченій, кажется, достаточно для ознакомленія съ ихъ направленіями; въ нынѣшній вѣкъ отмѣнены всѣ жестокости. Проступки людей, считавшіеся прежде преступленіями, оцѣниваются въ нашу пору по ихъ достоинству, безъ преувеличенія ихъ значенія, а самыя преступленія не влекутъ уже за собою никакихъ истязаній, хотя бы и строго наказывались. Законы и строгое ихъ исполненіе связаны столь тѣсно съ военной дисциплиной, что безъ нихъ служба на судахъ военныхъ флотовъ не мыслима *), По этому каждое государство имѣетъ свои уголовные морскіе уставы, составленные по современному настроенію всего образованнаго міра, примѣненные лишь къ обычаямъ и условіямъ страны. Иное дѣло осужденіе проступковъ и преступленій на судахъ частныхъ арматоровъ; совершившіе ихъ, при нахожденіи судовъ вдали отъ берега, судятся на берегу по гражданскимъ законамъ страны и власть капитана надъ преступникомъ, ограничивается лишь правомъ лишенія его свободы, дабы пресѣчь виновному возможность впасть въ новое преступленіе и въ тоже время оградить отъ опасности экипажъ а быть можетъ и самое судно.

Сигналы. О тѣхъ способахъ, которые употреблялись на древнихъ флотахъ для сообщенія различныхъ приказаній и распоряженій начальниками флотовъ, было уже сказано. Они, какъ припомнятъ читатели, производились посредствомъ трубныхъ звуковъ или для передачи приказаній, флотоводцы разсылали мелкія суда, находились которыя всегда при ихъ галерахъ, а иногда даже сами садились на нихъ и проходили по линіямъ.

Въ позднѣйшія времена средства передачи распоряженій нѣсколько улучшились. Условные знаки, обозначавшіе какое либо распоряженіе главнокомандующаго требовавшія исполненія или цѣлымъ флотомъ или его частями, производились чрезъ взаимное положеніе реевъ: ихъ или опускали во все или поднимали горизонтально или наклоняли съ извѣстными

---

*) На нашемъ флотѣ тѣлесныя наказанія также отмѣнены. Они остались еще у Англичанъ.

условіями, напримѣръ, приподнимали одинъ нокъ рея, или ноки обоихъ реевъ или одинъ поднимали, а у другаго опускали и проч. Таже поднимали паруса или вмѣстѣ или поочередно, верхніе или нижніе, или убирали часть паруса съ одной стороны, распустивъ въ тоже время другую или перевязывали ихъ опять-таки условно.

Еще позднѣе стали употреблять днемъ флаги, а ночью фонари, также разнообразя ихъ положенія или въ одинъ рядъ или въ нѣсколько или одинъ надъ другимъ. Съ изобрѣтеніемъ огнестрѣльныхъ орудій, трубы были оставлены, и замѣнены выстрѣлами.

Употребленіе флаговъ было сперва не сложно. На примѣръ: четыреугольный бѣлый флагъ, поднятый на адмиральской галерѣ, означалъ время раздачи командѣ хлѣба или сухарей. Красный флагъ—раздачу вина, поднятые оба за одинъ разъ означали выдачу того и другаго, и т. п. Если адмиралъ поднималъ бѣлый флагъ на срединѣ галерной кормы—значитъ онъ требовалъ, чтобы всѣ галеры приблизились къ нему для переговоровъ и т. д.

Изобрѣтеніе сигналовъ флагами, какъ это дѣлается нынче, приписываютъ герцогу Іоркскому. Въ нынѣшнее время различные флаги, обозначаютъ извѣстныя цифры, изъ которыхъ составляются числа. Каждое число обозначаетъ какое либо дѣйствіе на флотѣ. Для этого имѣется особая „книга сигналовъ", въ которой собраны всѣ распоряженія касающіяся до требованія морской службы въ военное и мирное время. Кромѣ того, изъ флаговъ составлены алфавиты, посредствомъ которыхъ ведутся между судами переговоры по такимъ вопросамъ, которые не заключаются въ сигнальныхъ книгахъ. Такой алфавитъ называется „морскимъ телеграфомъ". Несложные сигналы на недалекомъ разстояніи дѣлаютъ днемъ поднятіемъ рукъ въ различныхъ положеніяхъ, а ночью головешекъ. Ночные сигналы состоятъ изъ вспышекъ пороха, зажиганія фалшфейеровъ съ болѣе или менѣе продолжительнымъ гореніемъ. Поднятіе фонарей разныхъ цвѣтовъ и въ разныхъ положеніяхъ. Каждый подобный сигналъ означаетъ особый номеръ ночнаго сигнала, разъясняемый „книгой же ночныхъ сигналовъ". Каждое судно отдѣльно, начальникъ отряда или флота, готовясь сдѣлать сигналъ, предваряетъ иногда остальныя суда къ вниманію, выстрѣломъ изъ пушки.

Суда, стоящіе на рейдахъ на якорѣ, обязуются держать по ночамъ фонари, поднятые на болѣе видныхъ мѣстахъ, чтобы показать, что мѣсто гдѣ оно стоитъ не свободно, огни должны быть бѣлые.

Точно также обязаны поднимать фонари суда, идущія въ морѣ или по рѣкамъ, подъ парусами или подъ парами. Такъ напримѣръ: паровое судно должно имѣть на форъ-марсѣ яркій бѣлый огонь, на правой сторонѣ зеленый, а на лѣвой красный. При такой предосторожности и при томъ условіи, что два встрѣчно идущія судна должны держаться правой руки, проходящія мимо другъ друга, должны идти такимъ образомъ, чтобы ихъ красные огни были обращены одинъ къ другому. Парусныя суда въ отличіе отъ паровыхъ, имѣютъ только цвѣтные огни, а бѣлаго не держатъ.

Въ туманы употребляютъ сигналы „туманные“: это сигналы исключительно звуковые, производимые или выстрѣломъ или звономъ въ колоколъ или паровымъ свисткомъ или наконецъ сигнальнымъ рогомъ. Туманъ, павшій па море, составляетъ весьма непріятную случайность; онъ бываетъ иногда на столько плотенъ (густъ), что въ пяти шагахъ ничего не видно. Хорошо еще когда погода тихая, но въ свѣжій вѣтеръ опасность столкнуться съ мимо идущимъ судномъ грозитъ безпрестанно. Если же онъ застигнетъ кого вблизи берега, то опасность удваивается; тутъ кромѣ встрѣчи съ кѣмъ либо надо остерегаться приткнуться къ берегу. Пушечный выстрѣлъ безъ сомнѣнія есть лучшій сигнальный звукъ, но онъ скоротеченъ и въ сильный вѣтеръ трудно опредѣлить направленіе откуда слышенъ онъ. Паровой свистокъ слышенъ на 5 верстъ, но опять таки въ тихую погоду, да ведь суда не всѣ паровыя. Самый слабый сигналъ—это колокольный звонъ, особливо во время свѣжихъ вѣтровъ. Не очень давно на береговыхъ спасательныхъ станціяхъ, для предупрежденія мимо идущихъ судовъ отъ опасности въ туманы, придумали устраивать паровые свистки большихъ размѣровъ—это *ревуны*, которыхъ свистъ или лучше ревъ слышенъ верстъ на 10 и болѣе. Спасательныя станціи снабжаются и пушками и свистками и колоколами.

Каждое государство имѣетъ свои сигналы, устроенные на изложенныхъ началахъ. Кромѣ того есть сигналы шлюпочные—для гребныхъ судовъ. Яхтъ-клубы имѣютъ свои

сигналы; наша крейсерная таможенная флотилія также снабжена своими спеціальными сигналами. Наконецъ, есть еще сигналы международные, т. е. общіе для всѣхъ государствъ. Такъ напримѣръ, если въ морѣ встрѣтятся два судна и пожелаютъ повѣрить свое мѣсто на морѣ—онѣ могутъ узнать широту и долготу мѣста встрѣчи, посредствомъ международныхъ сигналовъ и т. п.

VII.

Суда антиевропейскія.—Общій взглядъ на нихъ и подраздѣленіе по ихъ внѣшнему виду.—Суда употребляемыя на прибрежьяхъ различныхъ государствъ и на островахъ разныхъ группъ (архипелаговъ): Африка, островъ Мадагаскаръ.—Азія: Маскатъ, заливъ Кутча, острова Малдивскіе, Малабарскій берегъ.—Лодка султана Траванкорскаго.—Берегъ Коромандельскій, островъ Цейлонъ.—Мадрасъ.—Бенгалъ.—Берегъ Бирманскій.—Сіамъ, Японія, Китай.—Кохинхина.—Острова Филиппинскіе.—Архипелагъ Малайскій.—Островъ Суматра.—Острова Великаго Океана, общій взглядъ на нихъ.—Лѣвая группа: новая Гвинея, новая Голландія, новая Зеландія.—Правая или восточная группа.—Мореплаватели ихъ открывшіе.—Общій характеръ островитянъ.—Архипелагъ Каролинскій.—Архипелагъ Санта-Круцъ.—Новая Ирландія.—Новая Каледонія.—Архипелагъ Вити.—Архипелагъ Тонга-Табу.—Архипелагъ Таити.—Архипелагъ Помоту.—Архипелагъ Гаваи (сандвичевъ).—Сѣверозападные берега Америки.—Полуостровъ Камчатка.—Острова Алеутскіе.—Гренландія.—Государства въ южной Америкѣ: Перу, Чили, Огненная земля.—Ріо-де-Лаплата.—Бразилія.—Урагуай и Аргентинская республика.

Обширныя прибрежья такихъ громадныхъ материковъ, каковы Африка, Азія, Америка, Австралія и многочисленныя группы океанскихъ острововъ, населенныя различными по своему происхожденію и умственному развитію народами, представляютъ для насъ европейцевъ, богатый матеріалъ для всесторонняго изученія ихъ жизни и дѣятельности. Настоящій отдѣлъ посвящается исключительно изслѣдованію судостроенія, у прибрежныхъ поселенцевъ этихъ странъ. Оно тѣмъ болѣе любопытно, что европейцы, внося въ среду ихъ, начала своей цивилизаціи, неотразимо вліяютъ чрезъ нее на ихъ нравы и обычаи, отражающіеся въ свою очередь и на постройкѣ ихъ судовъ, измѣняя ихъ первобытный типъ и первоначальную оригинальную ихъ постройку, которая въ недалекомъ будущемъ сдѣлается неизбѣжно достояніемъ исторіи.

Суда входящія въ настоящій отдѣлъ можно подраздѣлить на четыре главныя группы:

1) Суда нѣсколько схожія съ европейскими, сюда отно-

сятся суда Аравійскаго берега, Персидскаго и Бенгальскаго заливовъ и государствъ южной Америки.

2) Суда извѣстныя подъ общимъ названіемъ *джонки*, употребляемыя въ Сіамѣ, Китаѣ и Японіи.

3) Суда островитянъ различныхъ архипелаговъ, извѣстныя подъ названіемъ *проа* и *пирогъ*. Тѣ и другія имѣютъ съ боковъ противовѣсы (балансиры), предохраняющіе ихъ отъ возможности опрокинуться. На тихихъ водахъ, какъ напр. въ Индейскомъ морѣ, къ судамъ прикрѣпляютъ по два балансира, на моряхъ болѣе бурныхъ, проа имѣютъ только по одному балансиру со стороны. Эти послѣднія можно сказать, представляютъ собой типъ прекрасныхъ морскихъ проа, очень легкихъ на ходу и способныхъ носить большую парусность. Иныя проа и пироги балансировъ не имѣютъ, но такое исключеніе рѣдко.

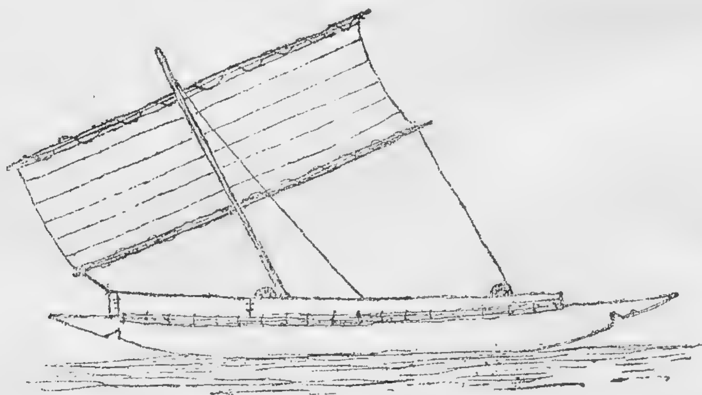
4) Къ четвертой и послѣдней группѣ, слѣдуетъ отнести суда кожанныя, употребляемыя Эскимосами, Гренландцами, Камчадалами и Алеутами.

Африка. Коренное племя ее негры, живя или правильнѣе прозябая подъ палящими солнечными лучами, среди богатой растительности, коснѣютъ въ лѣни и невѣжествѣ, довольствуясь съ избыткомъ произведеніями природы. Не терпя нужды ни въ одеждѣ, ни въ пищѣ, они беззаботны ко всему ихъ окружающему; оружіе ихъ плохо и однообразно, да и то повидимому перенято ими отъ Арабовъ. Такой низкій уровень развитости, отражаясь на всемъ домашнемъ ихъ бытѣ, отразился и на судостроеніи и мореплаваніи. Ограничиваясь переѣздами чрезъ рѣки и небольшіе заливы, суда ихъ не отличаются ни хорошей конструкціей, ни отдѣлкой. Не смотря на огромное протяженіе африканскаго берега, онѣ поражаютъ путешественниковъ своимъ однообразіемъ и ничтожностію. Общій ихъ типъ: челноки однодеревки, долбленые изъ одного кряжа, отъ величины и толщины котораго они и зависятъ, почему они узки, длинны, рѣдко ходятъ подъ парусами, ибо, не имѣя балансировъ, легко запрокидываются. Лучшія изъ нихъ встрѣчаются въ Гореѣ.

Горейская пирога сдѣлана изъ одного кряжа, къ которому борта пришиты древесными прутьями. Негры управляютъ ею очень ловко и въ особенности искусны при переходахъ чрезъ бары ф. 62.

На восточномъ берегу Африки, преимущественно на островѣ Мадагаскарѣ, гдѣ много мелкихъ заливовъ и бухточекъ, постройка пирогъ болѣе совершенна; величина ихъ больше горейскихъ, но и эти дѣлаются изъ одного кряжа; длина ихъ доходитъ до 25 футъ, ширина до 3 футъ, а глубина до $1^1/_2$ футъ.

На островѣ Маге изъ группы Сейшельскихъ острововъ, гдѣ ростетъ превосходный лѣсъ, отличающійся необыкновенной долговѣчностью, строятся пироги однодеревки еще большихъ размѣровъ, способныя поднимать значительныя тяжести.



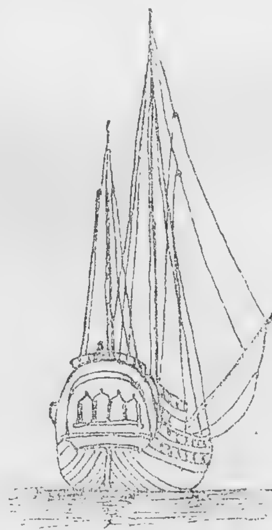
Фиг. 62.

Азія. Берегъ къ востоку отъ Бабельмандебскаго пролива былъ всегда мало извѣстенъ Европейцамъ, онъ пустыненъ; кое гдѣ виднѣются деревушки, посѣщаемыя почти исключительно Арабами.

Маскатъ можно считать первымъ мѣстомъ, гдѣ сосредоточиваются различныя произведенія изъ всѣхъ странъ свѣта, но мѣстоположеніе его далеко неприглядно. Онъ лежитъ въ глубинѣ маленькой бухты и какъ бы спрятался въ срединѣ жгучихъ и безплодныхъ скалъ. По бухтѣ раскинуто нѣсколько фортовъ, изъ за которыхъ выглядываютъ ржавыя пушки, не способныя ни къ какой защитѣ. Торговая дѣятельность Маската выражается множествомъ разнаго рода судовъ. Суда эти по преимуществу арабскія, сохранили свой древній типъ, но сами Арабы уже не тотъ воинственный народъ, потрясавшій нѣкогда своими завоеваніями даже Европу. Маскатъ, впрочемъ

и въ настоящее время считается резиденціей сильнѣйшаго изъ независимыхъ имамовъ Аравіи и пользуется особымъ покровительствомъ Англичанъ, сознающихъ выгодное географическое его положеніе. Если прослѣдить исторію Маската, то до посѣщенія его Европейцами, Аравитяне вели весьма значительную торговлю съ Индіей и Персіей и можно сказать были полными обладателями морской торговли по Индѣйскимъ морямъ; но, съ появленіемъ Португальскаго мореходца Альбукерка (1505—1515 г.), Маскатъ, вмѣстѣ съ многими другими прибрежными государствами Азіи, подпалъ подъ власть Португальцевъ и долгое время (около столѣтія) оставался ихъ колоніей, слѣды которой остаются и по нынѣ въ развалинахъ маскатскихъ укрѣпленій. Португальцы потеряли колонію по своей же оплошности и были изгнаны Арабами, владѣвшими одно время всѣмъ Персидскимъ заливомъ; они имѣли прекрасный флотъ, суда ихъ вооружались 30 и даже 50 пушками на каждомъ и наводили нерѣдко страхъ на торговыя судна Европейцевъ своими разбойническими набѣгами.

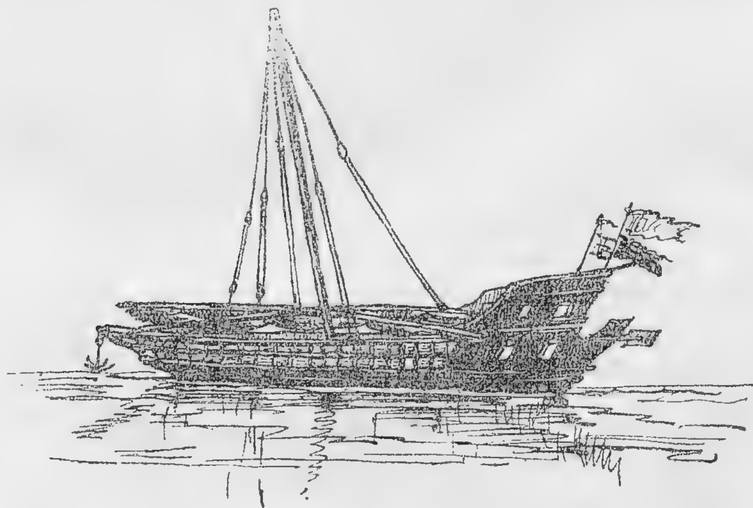
Самыя замѣчательныя суда Арабовъ *Багалласы*. Фиг. 63. Въ Индіи онѣ извѣстны подъ названіемъ dows.


Фиг. 63.

Султанъ Типпо-Саибъ одно время имѣлъ значительный флотъ изъ такого рода судовъ. Онѣ плаваютъ по Азіатскимъ берегамъ отъ Краснаго моря до острова Цейлона, но преимущественно во время муссоновъ, слѣдовательно не болѣе двухъ разъ въ годъ. Видъ багалласа оригиналенъ: корма очень высока, носъ низкій, окрашенъ черной краской; вдоль судна протянуты бѣлыя полосы, пересѣченныя нѣсколькими портами, такъ, что издали его можно принять за большое военное судно, хотя на немъ рѣдко бываетъ больше 10 или 12 небольшихъ пушекъ. Корма рѣзная украшена арабесками. Суда эти вообще красивы, способны хорошо держаться въ морѣ, но управляются плохо, хотя нельзя сказать чтобы

Арабы были плохіе моряки. Тиковое дерево, изъ котораго ихъ строятъ очень прочно и долговѣчно, по тому 100 лѣтнія багалласы не рѣдкость. По величинѣ своей багалласы строятся различно, меньшіе могутъ поднимать до 200 тоннъ, а большіе до 400 тоннъ грузу. На нихъ ставятся двѣ мачты. На большой, помѣщенной почти по срединѣ длины, поднимается большой рей равный мачтѣ, которая въ свою очередь равна длинѣ судна. Отъ чего парусъ къ ней прикрѣпленный огроменъ, затрудняетъ управленіе судномъ и оно поворачиваетъ не иначе какъ чрезъ фордевиндъ. Число экипажа доходитъ на большихъ багалласахъ до 150 человѣкъ.

Въ заливѣ *Кутча* встрѣчается еще болѣе оригинальный родъ судовъ называемыхъ *Дунжіахъ* фиг. 64 (Dungiyah).



Фиг. 64.

Между жителями существуетъ преданіе, что они сохранили свой типъ со временъ Александра Великаго, во время похода его въ Индію и участвовали въ немъ въ качествѣ перевозныхъ судовъ. Корма этихъ судовъ непомѣрно высока, имѣетъ двѣ крытыя палубы. Нижняя служитъ продолженіемъ остальной части судна, которая едва возвышается въ полномъ грузу на полтора фута надъ водою и забирается съ боковъ легкимъ переплетомъ изъ сучьевъ прикрытыхъ банановыми листьями, для предохраненія груза отъ подмочки.

Дунжіахи красятся черной краской, корма украшается рѣзьбой. Имѣютъ одну мачту длиною превосходящую длину судна; на ней поднимается такой же большой парусъ какъ и на багалласахъ. Онѣ ходятъ порядочно, но управляются дурно и выжидаютъ муссоновъ, по чему въ морѣ ихъ всегда встрѣчаются цѣлыя флотиліи. Они посѣщаютъ Персидскій заливъ и Бомбей и благополучный приходъ свой заявляютъ залпами каменьевъ и поднятіемъ множества флаговъ и вымпеловъ. Арабы сами сознаютъ всю неуклюжесть ихъ постройки и новыхъ болѣе уже не строятъ, а замѣняютъ ихъ европейскими каботажными судами.

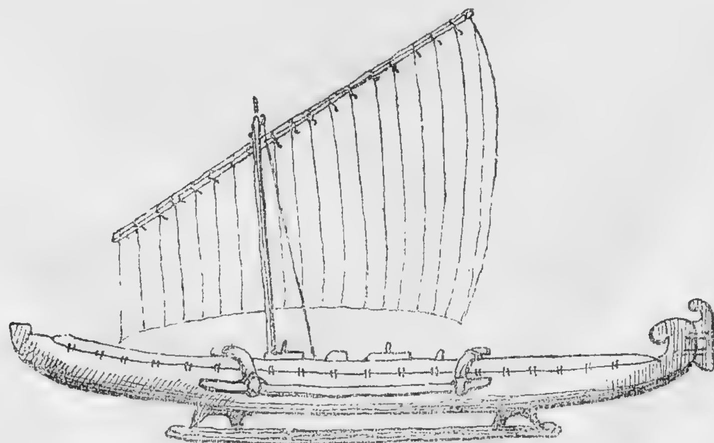
Жители Малдивскихъ острововъ, арабы по происхожденію, имѣютъ суда похожія на выше описанныя, но меньшихъ размѣровъ и весьма грубой отдѣлки. На палубѣ они устраиваютъ рубку (каюту) изъ досокъ, узкую и длинную, похожую на ихъ береговыя хижины. Торговля ихъ бѣдна, какъ и самая природа ихъ острововъ. Единственный кокосъ выручаетъ ихъ изъ нужды; они питаются имъ, вьютъ веревки, гонятъ масло и возятъ его въ Балазору и даже Бенгальскій заливъ, опять таки только во время муссоновъ; въ остальное же время занимаются рыболовствомъ.

Берегъ Малабарскій. На этомъ берегу можно указать только на одинъ портъ *Бомбей*, гдѣ суда свободно могутъ укрыться отъ SW муссоновъ. Его по справедливости слѣдуетъ считать центромъ сборища судовъ со всего Персидскаго и Аравійскаго побережьевъ и складочнымъ мѣстомъ богатыхъ произведеній этихъ странъ. При такихъ выгодныхъ условіяхъ, въ теченіи 6-ти мѣсяцевъ берегъ отъ Сурата до мыса Комоорина усѣянъ судами разныхъ націй, снующими взадъ и впередъ съ своими грузами, но пройдутъ эти счастливые мѣсяцы и бури разгоняютъ флотилію, которая прячется по частямъ, кто куда успѣетъ, въ заливы, устья рѣкъ и т. п.

Изъ туземныхъ судовъ Малабарскаго берега можно указать на два рода: къ первому принадлежитъ *Патаморасъ*—каботажное судно очень похожее на наши европейскіе по своей конструкціи и вооруженію. Одно отличіе киль, который у патаморасовъ значительно вогнутъ внутрь судна. Ихъ строятъ изъ тику и даютъ иногда длину до 130 футовъ и до 200 тоннъ водоизмѣщенія. Носъ и корма заострены, штевни

имѣютъ довольно острые уклоны къ килю; окрашиваются различно, иногда бѣлой, иногда черной, а иногда и зеленой краской. Вооруженіе состоитъ изъ двухъ мачтъ наклонныхъ къ носу, передняя равняется $^2/_3$ длины судна. Паруса весьма близки къ латинскимъ. Ходятъ хорошо, но поворачиваются только чрезъ фордевиндъ. Матросы изъ касты мопиласовъ, считаютъ себя потомками арабовъ—выходцевъ въ Индію, они магометане, считаются хорошими моряками и честными людьми. Экипажъ на большихъ патаморасахъ не превышаетъ 12-ти человѣкъ.

Другой родъ судовъ этого побережья — *пироги изъ Гоа*. Гоа составлялъ прежде португальскую колонію, считался главнымъ городомъ Индіи, гдѣ сосредоточивалось и дворянство и торговое сословіе и духовенство. Послѣдніе настроили тутъ множество церквей и монастырей, отъ которыхъ теперь остались одни развалины. Открытый рейдъ и вѣчно бушующее море, изгнало отсюда торговлю въ другіе, болѣе удобные порта и въ настоящее время, нѣкогда богатая коллонія представляетъ почти что пустыню, оживляемую бѣдными индусами и фанатиками монахами, а представителями мореходства служатъ *пироги*, небольшія туземныя лодки отъ 15 до 35 футъ длины, употребляемыя только въ тихую погоду ф. 65. Прибрежные жители возятъ на нихъ небольшіе грузы



Фиг. 65.

и ловятъ рыбу. Ихъ строятъ изъ одного дерева, выдалбливая его внутренность, а къ бокамъ пришиваютъ доски нѣсколько

отваливая кнаружѣ, а для того чтобы пирога не запрокинулась, прикрѣпляютъ балансиры. Весла у нихъ короткія въ родѣ гребковъ.

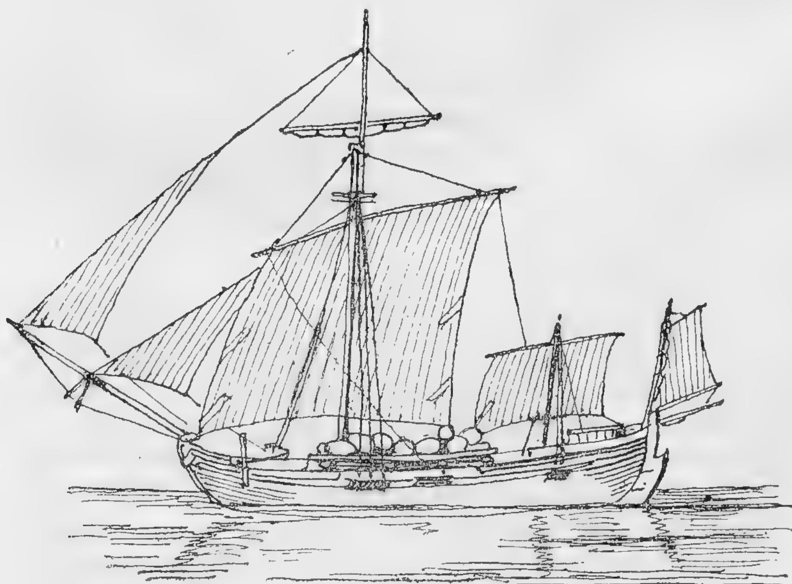
Султанъ *Транвакорскій* имѣетъ особаго рода *лодку-змѣю* извѣстную подъ именемъ *памбанъ*; это ничего болѣе какъ длинный долбленный кряжъ въ 64 фута длины и около 3. 2 фут. ширины; наружный видъ пироги очень похожъ на нормандскій шнеккаръ, съ такими же закрученными оконечностями, составляющими единственное различіе отъ простаго долбленаго челнока. Мѣсто для султана устроено въ срединѣ, а отъ него, къ носу и кормѣ имѣются банки для 35 гребцовъ, управляющихся гребками.

Берегъ Коромандельскій и островъ Цейлонъ. Отъ мыса Коморина характеръ береговъ совершенно измѣняется. Здѣсь вмѣсто горъ, плодоносныхъ и лѣсистыхъ возвышенностей, начинается низменная равнина съ однообразной зеленью, изрѣдка прерываемою индійскими пагодами. Вѣчный прибой волны нарушаетъ береговую тишину и лишаетъ возможности къ удобному и безопасному пристанищу судовъ и сообщенію ихъ съ берегомъ, въ особенности съ октября до половины апрѣля, когда господствуетъ сѣверовосточный муссонъ, гонящій длинныя пѣнистыя волны отъ Бенгала до Цейлона; онъ бушуетъ съ такой силой, что суда и не показываются. Въ это время только западный берегъ острова Цейлона доступенъ судоходству, да и самый островъ изобилуетъ хорошими пристанищами.

Жители Коромандельскаго берега, Индусы по происхожденію, какъ бы сочувствуютъ природѣ, и подавленные браманизмомъ и его суевѣріями, презираютъ выгодами мореплаванія и добычей морскихъ сокровищъ. Кастовое дѣленіе Индусовъ, поддерживая въ нихъ вѣковой застой, запрещаетъ употреблять животную пищу, по чему прибрежное рыболовство здѣсь ничтожно; имъ занимаются только паріи, люди отверженные народомъ и имъ презираемые. Эти бѣдняки во всей силѣ слова, вынуждаемые нуждой, живутъ на плотахъ, едва укрываясь отъ непогоды и одни питаются рыбой; суда ихъ плохи и также бѣдно построены, какъ бѣдны и ихъ хозяева. Они плаваютъ болѣе въ сообществѣ, цѣлыми флотиліями и нерѣдко гибнутъ поголовно, какъ отъ неумѣлости, такъ равно и отъ дурной конструкціи судовъ. Ихъ обычное

плаваніе ограничивается Коромандельскимъ берегомъ, и рѣдко показываются они на восточномъ берегу острова Цейлона. Ихъ чаще встрѣчаютъ при SO муссонѣ между Цейлономъ и восточнымъ берегомъ Индіи, но едва задуваетъ NO—они прячутся и половину года остаются въ бездѣйствіи. Прибрежные паріи извѣстны европейцамъ подъ именемъ ласкаровъ, которыхъ они нанимаютъ для плаваній въ тропическихъ моряхъ, но ласкары, робкіе отъ природы, въ минуты опасности теряются и на ихъ услуги нельзя расчитывать.

Изъ судовъ, употребляемыхъ преимущественно на Коромандельскомъ берегу и островѣ Цейлонѣ, болѣе извѣстны *Дони* (фиг. 66). Ихъ величина отъ 50 до 57 футъ въ длину



Фиг. 66.

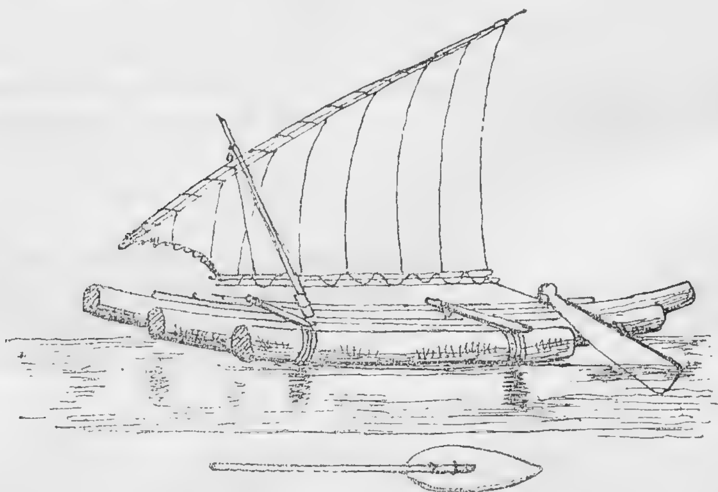
и 13 въ ширину. Нѣкоторыя построены порядочно, скрѣплены даже желѣзомъ, но большая часть выстроены плохо, съ бортами сшитыми ивовыми прутьями или древеснымъ волокномъ. На нѣкоторыхъ устроены палубы, другія же вовсе безъ палубъ. На островѣ Цейлонѣ, нѣкоторые дони снабжены балансирами. Рангоутъ состоитъ изъ двухъ и даже трехъ мачтъ. На послѣднихъ, какъ показано на рисункѣ, паруса четыреугольные привязанные къ реямъ, на иныхъ они

трехугольные-рейковые, похожіе на галерные. Говорятъ, что ласкары для узнанія теченія, доходящаго около острова Цейлона до 60 миль въ сутки, бросаютъ въ воду песокъ, раковины, перья и чрезъ сравненіе движенія ихъ, расчитываютъ, на сколько теченіе выгодно или невыгодно для хода судна.

Жители острова Цейлона, для прибрежныхъ плаваній употребляютъ пироги однодеревки съ балансирами. Система постройки пирогъ очень сходна съ пирогами Малабарскаго берега. Балансиры ихъ иногда двойные, удалены отъ корпуса на 12 и даже 15 его ширинъ. Парусъ сравнительно съ пирогой можно назвать громаднымъ, ибо онъ превышаетъ площадь ее въ 300 разъ; шьется изъ плохой бумажной ткани и красится въ красный цвѣтъ. Подъ нимъ пироги ходятъ очень быстро. При употребленіи одного балансира подобно океанійскимъ проа, балансиръ всегда остается на навѣтренной сторонѣ; —хотя этотъ балансиръ и очень солиденъ, но при свѣжихъ вѣтрахъ пирогу легко можетъ опрокинуть; для предупрежденія такой случайности, ласкары садятся на рычаги поддерживающіе балансиръ и терпѣливо выдерживаютъ волну, обливающую ихъ съ ногъ до головы. Управленіе пирогами очень ловкое. При условіи, что балансиръ долженъ всегда оставаться на вѣтрѣ, поворотовъ не существуетъ, переносится только парусъ, а человѣкъ управляющій рулемъ, переходитъ на другой конецъ пироги и опускаетъ доску замѣняющую руль; служившую же до того времени рулемъ поднимаетъ. Экипажъ пироги состоитъ обыкновенно изъ 5 человѣкъ. При нуждѣ они отходятъ отъ берега на 20 и 25 миль, и предпочитаютъ ходить подъ парусами, употребляя короткія весла (гребки), только при безвѣтріи или когда онъ противный.

Къ сѣверу отъ *Мадраса*, мели на столько затрудняютъ прибрежное плаваніе, что туземцы ласкары, которыхъ единственное занятіе составляетъ рыболовство, придумали особаго рода плоты изъ легкаго дерева (пины). Величина этихъ плотовъ, извѣстныхъ подъ общимъ именемъ *катимароновъ* бываетъ отъ 20 до 38 футъ (фиг. 67). Парусъ близокъ къ треугольному; онъ поднимается на мачту, имѣющую у большихъ плотовъ ванты и всегда держится на подвѣтренной сторонѣ. На иныхъ катимаронахъ, при свѣжихъ вѣтрахъ выкидываются балансиры какъ и на пирогахъ. Говорятъ, что

ласкары перескакиваютъ на нихъ бары въ какую угодно погоду и при большомъ волненіи, которое окачиваетъ весь катимаронъ, они поднимаютъ руки, чтобы противупоставить волнѣ наименьшую собою площадь. Будучи отличными пловцами, они нимало не теряются въ томъ случаѣ, когда плотъ ихъ переворачивается, они соскакиваютъ въ воду поворачиваютъ его какъ слѣдуетъ и продолжаютъ плаваніе.



Фиг. 67.

Бенгалъ. Бенгальскій заливъ признается первымъ удобнымъ мѣстомъ для пристанища морскихъ судовъ, начиная отъ Балазоры, который въ прежніе времена былъ значительнымъ торговымъ городомъ. Въ настоящее время отдано предпочтеніе Калькутѣ, прежде бывшей ничтожной деревенькѣ въ устьяхъ рѣки Ганга, а теперь благодаря обширной его дельтѣ, превратившейся въ громадный городъ съ монументальными постройками, не уступающими европейскимъ и сдѣлавшимся главной резиденціей европейской администраціи.

Глубокія воды Ганга способствуютъ судоходству внутрь богатыхъ провинцій Индустана и свозкѣ въ Калькуту различныхъ произведеній, отъ чего вся рѣка покрыта судами различныхъ величинъ и конструкцій соотвѣтственно его руслу. Тутъ встрѣчаются и пароходы, поднимающіеся до Бенареса и роскошно отдѣланные для путешественниковъ суда *пинасы* и неуклюжіе *палилесы* и легкія доонги и лодки

бѣдняковъ, промышляющихъ рыболовствомъ и разнаго рода челноки однодеревки; словомъ, разнообразіе въ конструкціи перевозочныхъ судовъ на столько велико, какъ и на нашей Волгѣ.

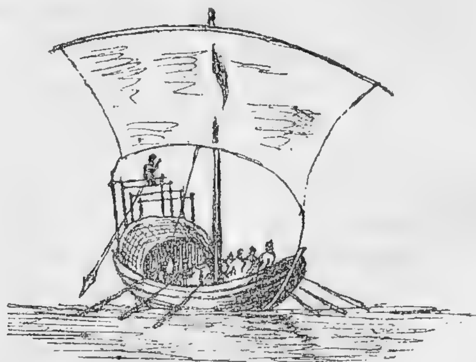
Описаніе рѣчныхъ пароходовъ, одинаковыхъ во всѣхъ государствахъ, было бы излишне. *Пинасы*,—это легкія очень красивыя суда, приспособленныя для плаванія по р. Гангу европейцевъ; онѣ вооружены какъ наши бриги и голеты (см. это) и походятъ на нихъ своею внѣшностью; внутреннее размѣщеніе каютъ роскошно и приспособлено для продолжительныхъ плаваній. Надъ палубой повѣшенъ постоянно движущійся огромный вѣеръ. Богатые путешественники, нанимая *пинасу*, вмѣстѣ съ тѣмъ нанимаютъ нѣсколько (иногда 5 и 7) туземныхъ лодокъ, на которыя помѣщаютъ прислугу, лошадей, экипажи, провизію, словомъ все, что необходимо для полнаго комфорта. Не рѣдко такого богача сопутствуютъ до 100 человѣкъ всякаго народа и путешествіе, напримѣръ отъ Калькуты до Аллагабала тянется $2\frac{1}{2}$ и 3 мѣсяца. Верхняя часть Ганга уже и мельче, почему и суда строятся различныя, но ни тѣ, ни другія не представляютъ особенныхъ отличій. Вотъ одна изъ бенгальскихъ перевозочныхъ барокъ, называемая *палилесъ* (фиг. 68).



Фиг. 68.

Она прилагается какъ типъ безобразія и небрежной постройки.

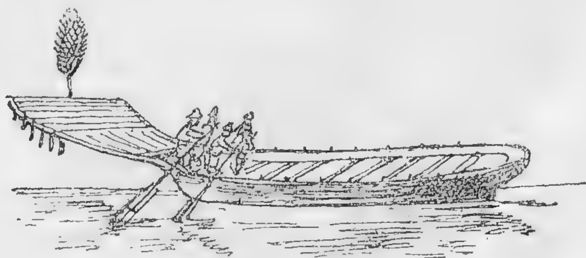
Пироги, употребляемыя въ многочисленныхъ притокахъ р. Ганга, гораздо красивѣе; одна изъ нихъ *доонга* (фиг. 69) очень походитъ на русское рѣчное судно.



Фиг. 69.

Бирманскій берегъ, омываемый Бенгальскимъ заливомъ, составляетъ береговое владѣніе Бирманскаго королевства, почти никогда не посѣщаемаго индѣйскими судами. Бирманы не отличаются морскимъ искусствомъ, почти не покидаютъ своей земли и все ихъ судостроеніе ограничивается небольшими лодками, способными плавать по рѣкамъ и тихимъ водамъ заливцовъ, почти не употребляя парусовъ.

Нѣсколько болѣе заслуживаютъ вниманія морскія силы бирманскаго императора. Они состоятъ изъ военныхъ лодокъ, выдолбленныхъ изъ одного тиковаго кряжа, длиною отъ 80 до 100 футовъ, а шириною не болѣе 8 ф. (фиг. 70).



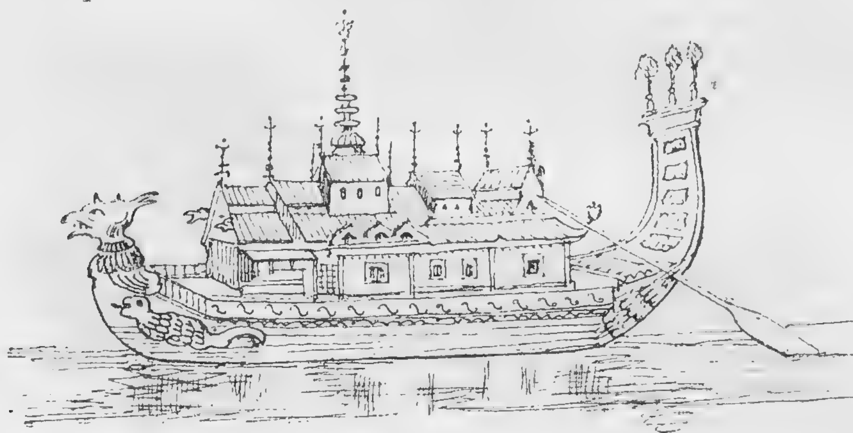


Фиг. 70.

На такихъ лодкахъ помѣщается отъ 50 до 60 гребцовъ, управляющихъ лодкой гребками, утвержденными на штырахъ. На носу устроена платформа; на

ней ставится пушка 6 и даже 12-ф. калибра. Говорятъ, что Бирманскій императоръ можетъ собрать такихъ лодокъ до 500 штукъ, которыя обязаны выставлять по его требованію, всѣ города, лежащіе около рѣкъ, что и составляетъ вооруженную морскую силу Имперіи. Лодки начальственныхъ лицъ расписываются различными узорами и украшаются позолотой; каждое лицо имѣетъ свой флагъ.

Лодка самого императора весьма оригинальна (фиг. 71). Это скорѣе императорская яхта; на ней настроено множество каютъ самой затѣйливой архитектуры, въ которой есть много сходства со вкусами сосѣдней Бирману китайской имперіи.



Фиг. 71.

Сіамъ, Японія, Китай государства крайняго востока, замѣтно поддающіяся вліянію европейской цивилизаціи. Долгое время эти державы придерживались своеобразнымъ типамъ мореходныхъ судовъ, имѣющихъ много сходства и въ конструкціи и въ оснасткѣ, а военныя суда походили даже и вооруженіемъ, что объясняется тѣмъ, что предѣлы ихъ плаваній ограничивались Китайскимъ и Японскимъ морями, а характеръ плаванія былъ каботажный, общій для всѣхъ трехъ націй. По этому ихъ торговыя суда, вполнѣ удовлетворяющія своимъ нуждамъ, остаются отчасти еще въ прежнемъ видѣ и встрѣчаются во множествѣ около своихъ береговъ. Иныя, болѣе совершенной конструкціи, ходятъ въ Батавію, на острова Яву, Суматру, въ Малакскій проливъ,

на Манильскій архипелагъ, острова Филиппинскіе, Малайскій архипелагъ и доходятъ даже до острова Цейлона, избирая для этихъ переходовъ попутные муссоны.

Существенный переворотъ замѣчается въ военномъ судостроеніи этихъ государствъ. Неуклюжія съ виду ихъ *джонки* совершенно исчезаютъ и замѣняются судами новѣйшихъ европейскихъ конструкцій, вмѣстѣ съ тѣмъ замѣчается стремленіе обезпечить себя постройкой судовъ своими средствами, безъ европейскаго вмѣшательства. Такимъ образомъ въ Сіамѣ, въ столицѣ ихъ Банкокѣ, устроено адмиралтейство съ двумя доками, принадлежащими правительству. Правда, что, по отзывамъ очевидцевъ, оно содержится далеко не привлекательно, однако въ немъ строятся военныя паровыя суда для національнаго флота, состоящаго изъ 2-хъ корветовъ, 5 канонерскихъ лодокъ, изъ которыхъ двѣ броненосныя, съ опускающимися въ трюмъ орудіями, 3-хъ шкунъ и пароходовъ; на всѣхъ этихъ судахъ считается 40 орудій, изъ нихъ нѣкоторыя нарѣзныя, системы Армстронга привезены изъ Англіи, равно какъ и паровыя машины и броневыя плиты, пріобрѣтены либо въ Англіи, либо во Франціи. Рабочіе въ адмиралтействѣ Китайцы. Корветами командуютъ Европейцы, но офицеры и команда природные Сіамцы, о которыхъ командиры отзываются съ большой похвалой, какъ о бравыхъ и смѣтливыхъ людяхъ.

Въ Сіамскомъ торговомъ флотѣ считается до 80 судовъ совершенно европейской конструкціи и три парохода; всѣ они строились въ Сіамѣ. Въ постройку судовъ входитъ по преимуществу тиковое дерево, ростущее въ изобиліи въ королевствѣ.

Японія очевидно желаетъ сдѣлаться морской державой, на сколько позволяютъ ей средства. Нѣкоторые Европейцы предсказываютъ ей какъ островному государству, такую же вліятельную будущность, какую въ Европѣ въ настоящее время занимаетъ Англія. Такъ ли это или нѣтъ покажетъ время, однако въ настоящую пору дѣятельность восточной островской имперіи проявилась устройствомъ въ Нагасаки военнаго порта, гдѣ уже выстроенъ пароходный заводъ при содѣйствіи голландскихъ инженеровъ, служащій преимущественно для исправленія паровыхъ военныхъ судовъ. Рядомъ устроенъ докъ, а на противуположномъ берегу Нагасак-

скаго залива—Мортоновъ Элингъ, могущій поднимать суда до 1500 тоннъ. Такъ какъ Нагасакскій портъ значительно удаленъ отъ столицы, то правительство избрало бухту Іокоско, лежащую вблизи Іеддо, гдѣ при содѣйствіи французскихъ инженеровъ устроило портъ въ большихъ размѣрахъ, со строительнымъ элингомъ и нѣсколькими доками для осмотра и исправленія судовъ, а для починки и поправки небольшихъ судовъ устроило небольшое адмиралтейство въ самомъ Іеддо и открыло вмѣстѣ съ тѣмъ морское училище. Независимо отъ этихъ учрежденій, находится еще заведеніе въ Фіого, гдѣ строятся рѣчные пароходы, содержащіе сообщеніе между Фіого и Оосака.

Всѣхъ портовъ въ Японіи въ настоящее время пять. Къ четыремъ упомянутымъ слѣдуетъ прибавить еще Хакодаде. Въ нихъ ежегодно насчитываютъ болѣе 1000 различныхъ европейскихъ судовъ, заходящихъ для торговли и исправленія поврежденій.

Военный флотъ Японіи еще въ зародышѣ, въ немъ считаютъ: башенный мониторъ о трехъ нарѣзныхъ орудіяхъ—7—9 дюйм. калибра, броненосный корветъ о 12 орудіяхъ—3—7 дюйм. калибра и 15 деревянныхъ судовъ различной величины.

Торговый флотъ состоитъ изъ 68 паровыхъ и 18 парусныхъ судовъ. Японцы настойчиво домогаются объ его улучшеніи; торговыя суда ихъ показываются уже въ отдаленныхъ Китайскихъ портахъ напр. Гонъ-Конгѣ и, Манилле; кромѣ того, нѣкоторые Японцы составили изъ себя торговую компанію и обзавелись 23 кораблями, на которыхъ капитаны и матросы природные Японцы. Каботажное плаваніе совершается однако по преимуществу еще на джонкахъ, очень схожихъ по конструкціи съ джонками китайскими, но отличными отъ нихъ по рангоуту и оснасткѣ: китайскія джонки имѣютъ 2 и 3 мачты и трельяжные паруса, а на японскихъ джонкахъ паруса полотняные, оснастка же состоитъ изъ одной большой мачты въ срединѣ и весьма маленькой на носу.

Китай не менѣе Японіи озабоченъ европейскими нововведеніями по военнымъ отраслямъ какъ на сухомъ пути, такъ и на морѣ; достаточно посѣтить Нанкинъ, чтобы убѣдиться въ этомъ и дѣйствительно, въ Нанкинѣ устроенъ пушечный заводъ, попавшій правда въ руки Англичанъ,

однако же это не мѣшаетъ Китаю запасаться мѣдными и чугунными нарѣзными орудіями, изготовленными на этомъ заводѣ. Тутъ же устроены и оружейныя мастерскія, гдѣ выдѣлываются ружья системы Ремингтона. Англичане, завѣдующіе пушечными заводами, надѣются, что на нихъ можно будетъ отливать 15 дюймовыя орудія.

Нанкинъ, какъ извѣстно, находится на р. Янсе-Кіангъ и считается единственнымъ изъ Китайскихъ портовъ, имѣющихъ свободный доступъ съ моря во всякое время, такъ какъ устья рѣки и самая рѣка вездѣ приглубы, что благопріятно вліяетъ на торговое движеніе парусныхъ судовъ и пароходовъ, доходящихъ своею величиною до 3000 тоннъ. Въ Нанкинѣ, кромѣ пушечнаго и оружейнаго заводовъ, находится военное адмиралтейство, устроенное весьма основательно; тутъ же устроенъ и паровой заводъ, гдѣ изготовляются паровыя машины, строится бронепрокатный заводъ и производятся опыты надъ подводными минами.

Въ Китаѣ вообще всѣ порты, лежатъ въ глубинѣ шкеръ и въ значительномъ разстояніи отъ устьевъ рѣкъ; такъ: Кантонъ удаленъ на 80 миль, Амой—11, Нингпо—14, Шанхай—50 и Фунчау—58. Изъ этихъ городовъ самый доступный есть Амой, другіе же имѣютъ бары, чрезъ которые входятъ только во время приливовъ.

Въ Шанхаѣ и Фунчау имѣются также адмиралтейства; но Шанхайское похвалить нельзя за благоустройство; любопытнѣе другихъ въ военноморскомъ отношеніи,—это въ Фунчау. Адмиралтейство здѣсь устроено въ 11 миляхъ ниже города; имъ завѣдуютъ французы и ведутъ дѣло очень хорошо. Здѣсь имѣется элингъ для починки судовъ, тутъ же находятся корабельная и навигаторская школы, гдѣ воспитываются до 275 учениковъ изъ природныхъ китайцевъ. Въ Нанкинѣ, при адмиралтействѣ содержится также навигаціонная школа и школы для нѣмецкаго и англійскаго языковъ. Кромѣ того, много молодыхъ и способныхъ китайцевъ отправлено въ Америку изучать судостроительное искусство и другія науки, относящіяся до мореплаванія и судостроенія, а также лучшія сочиненія относящіяся до морскаго дѣла вообще. Словомъ сказать, Китай сбросилъ съ себя вѣковой застой и видя что Европейскому давленію можно противудѣйствовать только тѣмъ же оружіемъ, какимъ гнетутъ его Европейцы, Китай

употребляетъ всѣ свои силы, чтобы парализировать этотъ гнетъ и нѣтъ сомнѣнія, что настанетъ то время, когда трудолюбивый и смышленый народъ достигнетъ желаемаго.

Въ Нанкинѣ и Фунчау производятся главныя постройки судовъ для военнаго китайскаго флота. Въ первомъ, еще къ 1873 г. было построено: фрегатъ, 3 канонерскія лодки и 2 парохода, а въ послѣднемъ 5 винтовыхъ транспортовъ, 5 канонерскихъ лодокъ въ 500—600 тоннъ, корветъ въ 1200 тоннъ; всѣ они вооружены 5 и 7 дюймовыми нарѣзными орудіями системы Витворта, а въ концѣ прошлаго года, Китай бріобрѣлъ въ Англіи 2 канонерки типа Staunch и повидимому окончательно отрѣшается отъ своихъ оригинальныхъ военныхъ джонокъ, становящихся большою рѣдкостью.

Нельзя сказать того же о судахъ каботажныхъ, рыболовныхъ и другихъ. Здѣсь царствуетъ оригинальная первобытная старина и рыболовныя и каботажныя суда съ ихъ досчатыми парусами, снуютъ въ громадномъ количествѣ по шкерамъ и покрываютъ горизонтъ на далекое пространство.

Рыболовство существуетъ здѣсь съ глубокой древности и ведется съ большой системой. Огромныя флотиліи рыбаковъ дѣлятся на отряды, отрядные старшины носятъ особые флаги и охраняютъ порядокъ въ своемъ отрядѣ рыболовныхъ джонокъ.

Джонки — это суда по истинѣ самыя оригинальныя и своеобразныя. Не вдаваясь въ подробности ихъ архитектуры, достаточно описать ихъ внѣшній видъ, оснастку, а на военныхъ и вооруженіе, не имѣющее никакого сходства не только съ судами Европы, но даже съ судами другихъ странъ, гдѣ кораблестроеніе стоитъ на весьма невысокой степени развитости. Если посмотрѣть на военную джонку (фиг. 72), то прежде всего, глазъ поражается необыкновенною шириною кормовой части. Корма какъ бы раздута и возвышается надъ всѣмъ корпусомъ. Отъ чего носовая оконечность кажется очень низкой, да и сама скорѣе близка къ формѣ четыреугольника, способнаго пропускать воду подъ себя чѣмъ ее разсѣкать. Боковая обшивка очень крута и весьма мало углубляется въ воду, чрезъ что общій видъ джонки на водѣ таковъ, что она какъ бы напираетъ на поверхность воды, но въ нее не углубляется. Обшивныя доски оструганы весьма грубо и украшены такою же деревянной рѣзьбой, окрашенной бѣлилами. Кормы непремѣнно разрисованы; чаще всего изображаются

на нихъ горы, облака, драконы, цвѣты. Все это помѣщено на бѣломъ фонѣ и раскрашено самыми яркими цвѣтами, а верхняя грань кормы завершается огромными разноцвѣтными фонарями изъ просаленной бумаги, на которой, въ свою очередь, нарисованы разныя фигуры и надписи. Надстройки въ кормовой части выходятъ нѣсколько за бортовую обшивку и



Фиг. 72.

назначены для помѣщенія провизіи. Въ кормѣ и носу устроено нѣсколько каютъ; въ носовой помѣщается кухня, а въ другихъ всякая всячина. Въ кормѣ помѣщается капитанъ; въ его каютѣ непремѣнно нарисована картина, изображающая Конфуція и дьявола. Такія картины помѣщаются впрочемъ Китайцами и на дверяхъ домовъ. Каюта мандарина подъ палубой въ кормѣ же, она просторна, освѣщена сверху иллюминаторами, размалеванными красной краской. Въ носовой

части просторно и удобно размѣщена команда. Въ трюмѣ хранится прѣсная вода и порохъ.

Военныя Джонки вооружены нѣсколькими пушками небольшаго калибра. На носу стоитъ погонная мѣдная пушка, съ разными литыми украшеніями. Абордажное оружіе размѣщено по бортамъ и состоитъ преимущественно изъ копій. На джонкахъ 3 мачты, бушприта нѣтъ, паруса прямоугольные не парусинные, а драничные, связанные горизонтальными жердями. Они тяжелы, плоски, слѣдовательно неудобны для крутыхъ боковыхъ вѣтровъ, но ихъ легко уменьшать, такъ какъ каждая часть паруса, между горизонтальными жердями, легко подбирается. Якоря большею частію деревянные, какія употребляются Малайцами. Длина джонокъ доходитъ до 40 метровъ или 128 футъ. Онѣ легки на ходу и порядочно лавируютъ, но сидятъ мелко и по тому ихъ сильно дрейфуетъ. Экипажъ набирается преимущественно изъ рыбаковъ. На каждой имѣется опытный лоцманъ и переводчикъ, такъ какъ капитаны большею частію совершенные невѣжды.

Купеческія джонки (фиг. 73.) очень схожи съ военными и разнятся съ ними внутреннимъ размѣщеніемъ, по чему ихъ



Фиг. 73.

трюмъ разгороженъ плотными переборками. Въ особенности такія переборки необходимы для перевозки въ жидкомъ видѣ индиго.

Изъ прилагаемыхъ двухъ рисунковъ можно легко усвоить, себѣ понятіе о постройкахъ и наружномъ видѣ джонокъ, которыя вообще можно причислить къ порядочнымъ морскимъ судамъ, не смотря на ихъ оригинальную и неуклюжую внѣшность, ибо на взглядъ кажется, что корпусъ и парусность какъ бы нарочно придуманы на перекоръ всему, что усвоено морскимъ искуствомъ.

Военныя джонки малыхъ размѣровъ, напр. длиною 45—60 футъ, называются *пенгиши*; онѣ очень схожи съ большими, вооружены одной пушкой камнеметомъ однофунтоваго калибра, имѣютъ двѣ мачты. Есть кромѣ того лодки таможенныя, изукрашенныя очень яркими красками; ихъ можно встрѣтить въ устьяхъ рѣкъ, наблюдающими за провозомъ европейскихъ товаровъ. Лоцмана употребляютъ своего рода лодки (ф. 74), на которыхъ ставится пять мачтъ.



Фиг. 74.

Китай, съ его обширной торговлей, громаднымъ населеніемъ, омываемый съ востока моремъ и владѣющій большими судоходными рѣками и каналами, имѣетъ множество различныхъ судовъ, приспособленныхъ къ спеціальнымъ цѣлямъ.

Такъ напримѣръ: чайныя лодки перевозятъ цѣнные грузы, не терпящіе сырости, устроены очень солидно съ плотными, непропускающими мокроты бортами и палубой, подъ которой перевозятъ чай изъ внутреннихъ провинцій къ приморскимъ портамъ. Лодки для индиго, перевозимаго въ жидкомъ видѣ, имѣютъ кромѣ крыши плотныя переборки. Такимъ образомъ приспособляются и другія грузовыя суда, о которыхъ не упоминается, такъ какъ въ нихъ нѣтъ ничего особеннаго.

Гораздо болѣе интересу представляютъ суда, на которыхъ гнѣздится бѣдное рабочее населеніе Китая и суда такъ называемыя увеселительныя, поражающія Европейца своею многочисленностію и разнообразіемъ. Онѣ служатъ какъ бы продолженіемъ населенныхъ торговыхъ городовъ и располагаются правильными линіями, вдоль и поперекъ большихъ рѣкъ и каналовъ, составляющими собою прямыя водянныя улицы, чрезъ которыя перекинуты мостики и по которымъ снуютъ взадъ и впередъ маленькія лодки съ различными жизненными припасами, развозимыми крикливыми торговками. Населеніе такихъ пловучихъ городовъ составляютъ весьма почтенныя цифры: въ Кантонѣ — насчитываютъ до 80000 душъ, въ Гонконгѣ—12000, Фунчау—20000 и Шанхаѣ—8000.

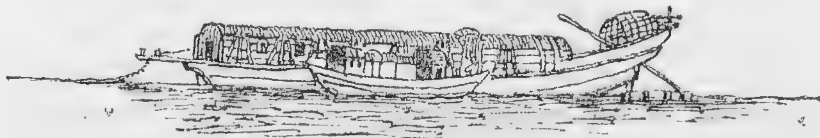
Въ этихъ пловучихъ городахъ сосредоточено все, что необходимо для жизни и что можетъ поразить человѣка своею роскошью и своею нищетой; тутъ есть и торговыя заведенія и развратъ присущій тому и другому состояніямъ гнѣздится тутже и привлекаетъ къ себѣ береговыхъ жителей. Едва наступаетъ вечеръ, пловучій городъ освѣщается бумажными разноцвѣтными фонарями и начинается вечерній разгулъ, продолжающійся далеко за полночь.

Между этими плавающими домами, въ извѣстныхъ кварталахъ помѣщаются особаго рода длинныя и плоскія лодки съ низкими и широкими бортами, по которымъ удобно ходить. На верхнихъ палубахъ настроено нѣсколько комнатъ, чистыхъ и роскошно убранныхъ ажурной рѣзьбой, съ весьма затѣйливой архитектурой, походящихъ своею внѣшностью на яхту бирманскаго императора и раскрашенныхъ яркими красками,— это своего рода рестораны и трактиры, посѣщаемые какъ Китайцами такъ и Европейцами. Въ кормовой части такихъ пловучихъ ресторановъ, похожей на корму у лодки (фиг. 75), только отдѣланной болѣе роскошно, помѣщается женское

отдѣленіе, составляющее необходимое условіе всѣхъ общественныхъ домовъ отдохновенія, къ которому Китайцы очень склонны. Впрочемъ и Европейцы не прочь отъ развлеченій и удовольствій въ такого рода убѣжищахъ. Въ Кантонѣ напримѣръ, предъ богатымъ Европейскимъ кварталомъ, стоитъ много такихъ лодокъ, установленныхъ свѣжими цвѣтами и растеніями. Не рѣдко общество, желающее повеселиться что называется всласть и покутить, нанимаетъ такую лодку и отправляется вверхъ, либо внизъ по рѣкѣ, сопутствуемое музыкой, пляской, фокусниками и т. п. удовольствіями.

Лодки бѣдняковъ имѣютъ весьма скромную внѣшность. Обыкновенно онѣ скупаются у судохозяевъ, когда лодка становится уже негодной для перевозки грузовъ и способна только стоять на тихой водѣ. Ее приспособляютъ тогда къ жилью; она становится въ ряды пловучихъ домовъ и стоитъ, пока не придетъ время ей затонуть.

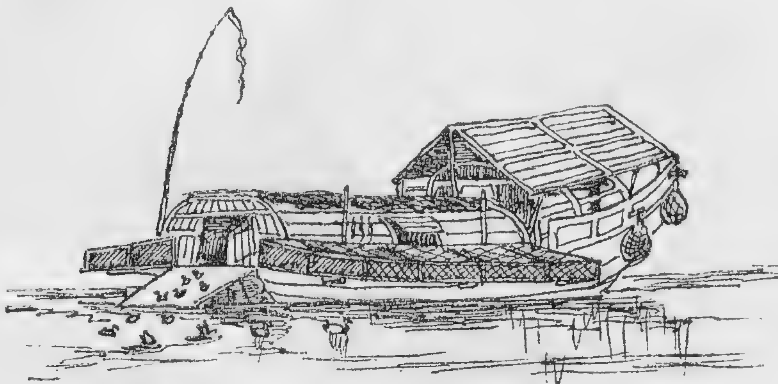
Здѣсь изображены двѣ лодки (фиг. 75): одна торговая маленькая, пристала продавать свои продукты къ большой жилой лодкѣ. Въ такихъ же бѣдныхъ лодкахъ помѣщаются и падшія женщины низшаго разряда.



Фиг. 75.

Въ числѣ затѣйливыхъ китайскихъ лодокъ встрѣчается одинъ разрядъ, приспособленный къ разведенію утокъ и ихъ выращиванію. Для вывода утятъ китайцы употребляютъ человѣческую теплоту. Этимъ обыкновенно занимаются старыя женщины. Онѣ обкладываютъ ихъ около пояса, стараясь поддерживать ровную температуру. Какъ только выведутся утята, ихъ переносятъ на особаго рода лодки, гдѣ онѣ и выращиваются. Утки, какъ извѣстно, питаются червями и мелкой рыбешкой. Для доставленія имъ свѣжаго корма, лодки пристаютъ къ берегу и спускаютъ утятъ, которые и роются въ береговой тинѣ. Когда же одно мѣсто объѣдено, лодки переходятъ на другое и такимъ образомъ продолжаютъ выращиваніе этой любимой китайцами птицы, хотя и порядочно

воняющей рыбой; говорятъ, что утки очень скоро привыкаютъ къ своимъ жильямъ (фиг. 76) и никогда не заблудятся, хотя бы нѣсколько такихъ лодокъ сошлись вмѣстѣ.



Фиг. 76.

Кохинхина хотя и находится между Сіамомъ и Китаемъ; хотя въ ея жителяхъ много сходства въ языкѣ, религіи и даже одеждѣ, но судостроеніе ихъ своеобразно, а правительство опасается европейскихъ нововведеній. Правда, императоръ ихъ *Гіа-Лонгъ* вызвалъ было нѣсколько французовъ эмигрантовъ, облекъ ихъ въ званія министровъ; они устроили ему армію и флотъ и построили нѣсколько крѣпостей подобно европейскимъ, но послѣдователь его отнесся къ такимъ нововведеніямъ враждебно, наложилъ свою деспотическую руку на просвѣщеніе и торговлю и страна, богатая отъ природы, впала въ первобытное невѣжество. Впрочемъ слѣды европейскихъ трудовъ не совершенно изгладились и замѣтны въ вооруженіи солдатъ, въ устройствѣ артиллеріи и отчасти въ судостроеніи. Кохинхина содержитъ небольшой военный флотъ изъ корветовъ, построенныхъ на европейскій ладъ, но постройка ихъ груба, вооруженіе неуклюжее, нагрузка неправильна, содержаніе неопрятно. Матросы не дисциплинированы.

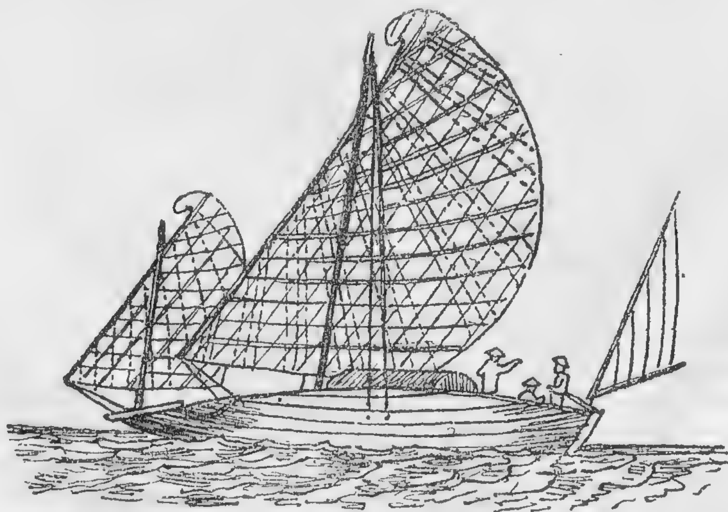
Изъ промышленныхъ туземныхъ судовъ по юговосточному берегу Китайскаго моря, интересны по своимъ конструкціямъ и вооруженію рыболовная лодка *гои-гоу* изъ туранскаго залива (фиг. 77), и каботажное судно изъ залива Тонкинскаго (фиг. 78). На рыболовныхъ туранскихъ лодкахъ помѣщается

отъ 8 до 10 чел. рыбаковъ, любящихъ и знающихъ свое дѣло. Промыселъ этотъ очень выгоденъ и былъ бы прибы-



Фиг. 77.

ленъ, если бы жадные къ наживѣ мандарины, не налагали своей руки на обильную добычу кроткихъ и усердныхъ промышленниковъ. На тонкинскомъ кабатожникѣ особенно ори-



Фиг. 78

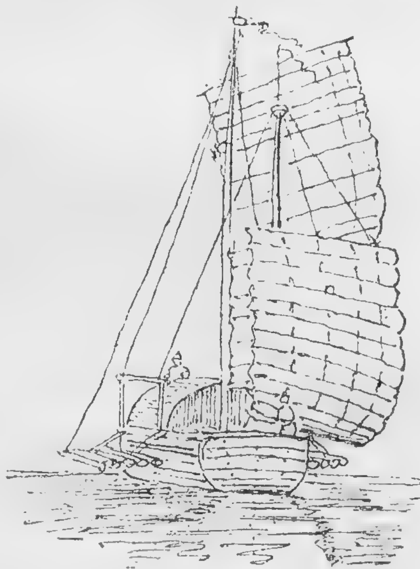
гинальны паруса; они сшиты изъ бумажной ткани и растянуты тонкими деревянными рейками, пришитыми къ полотну какъ показано на рисункѣ, отъ чего парусъ сохраняетъ почти всегда плоскую поверхность.

Острова Филиппинскiе, богатые по своей растительности, вмѣстѣ съ тѣмъ замѣчательны и по своей промышленности.

Каботажныя и рыболовныя суда на островѣ Маниллѣ и другихъ ему сосѣднихъ, имѣютъ непремѣнно балансиры по обѣ стороны судна, устроенные изъ бамбуковыхъ жердей; у рыболовныхъ пирогъ они отдалены отъ борта; каботажныя же суда иногда имѣютъ ихъ около самыхъ бортовъ, а иногда устраиваютъ какъ и у рыболововъ. Назначенiе балансировъ уже было объяснено, они составляютъ непремѣнную принадлежность судовъ сравнительно узкихъ, и предохраняютъ ихъ отъ возможности опрокинуться.

Вотъ рисунокъ манильскаго каботожника съ балансирами около бортовъ фиг. 79; у него какъ и у другихъ паруса такiе же какъ на джонкахъ.

Рыболовныя пироги Филиппинскихъ отрововъ строятся изъ одного дерева. Паруса у нихъ шьются иногда изъ реекъ, иногда изъ бумажнаго полотна; лодки могутъ поднимать до 5 человѣкъ и порядочный уловъ рыбы ф. 80.



Фиг. 79.

Малайскiй архипилагъ, въ составъ котораго входятъ острова Молукскiе и Зондскiе, созданъ самой природой для прибрежнаго плаванiя, обилiемъ весьма удобныхъ заводей, бухточекъ и заливовъ, доставляющихъ судамъ прекрасныя пристанища и защиты отъ непогодъ. Мѣстные прибрежные жители этого огромнаго архипелага, принадлежа къ одному малайскому племени, имѣютъ большое между собою

сходство, какъ по наружности, такъ и нравственнымъ качествамъ. Они не велики ростомъ, сухощавы, ловки, сильны, хитры, коварны, храбры, любятъ свободу и упорно ее отстаиваютъ, не смотря на всѣ усилія европейцевъ. Будучи магометане, они фанатически преданы своей религіи, и оказываютъ особенное уваженіе тѣмъ, кто побывалъ въ Меккѣ. Живущіе по прибрежьямъ очень хорошіе моряки, готовые кромѣ обыкновеннаго судоваго промысла, поразбойничать и пограбить при всякомъ удобномъ къ тому случаѣ. Въ старое время паруснаго судоходства, они наносили много вреда европейской торговлѣ; нападая и грабя купеческія суда, они уводили экипажи ихъ въ неволю и торговали ими на рынкахъ; но съ развитіемъ пароходства, европейскія правительства



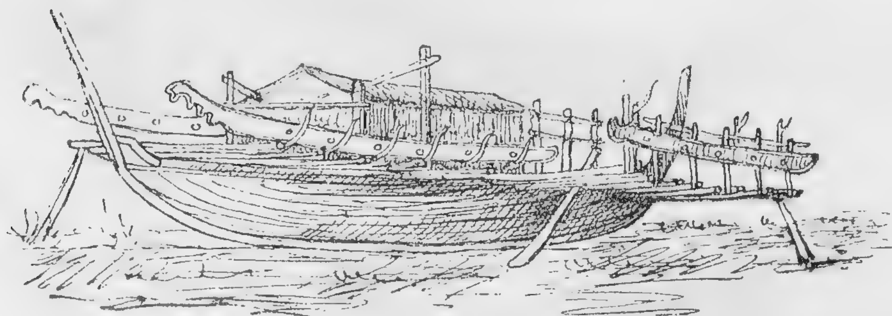
Фиг. 80.

серьезно и нещадно начали преслѣдовать малайскихъ разбойниковъ и значительно ослабили морскіе грабежи; но нельзя сказать, чтобы совершенно ихъ уничтожили. Между малайцами все еще находятся отчаянные смѣльчаки, поджидающіе свои жертвы, за безчисленными каменьями укрывающими ихъ отъ самаго зоркаго глаза. Едва заштилѣетъ парусное судно — они считаютъ его своей жертвой. Въ этомъ случаѣ помогаетъ имъ сама природа, ибо въ проливахъ раздѣляющихъ острова, маловѣтрія и даже безвѣтрія весьма не рѣдки. Ма-

лайцевъ можно назвать морскими бедуинами, не признающими никакой власти, жаждущими однихъ грабежей; они друзья съ сильными и враги всего, что слабо. Однимъ голландцамъ удается уживаться съ этимъ непокорнымъ племенемъ, похожимъ скорѣе на полудикарей, только потому, что не преслѣдуя ихъ за разбойничество, они ведутъ съ ними выгодную торговлю на свободныхъ условіяхъ и знакомятъ ихъ съ ремеслами, дающими возможность выгодно сбывать свои произведенія.

Суда малайцевъ отличаются очень хорошей постройкой и отдѣлкой, легкостію и ходкостью. Изъ нихъ два типа очень сходны по своей конструкціи съ древними биремами и триремами; на нихъ то они и производятъ свои воинственные набѣги:

Корокоръ съ острова Целебеса длиною до 64 ф., шириной до 13 футъ, имѣетъ остроконечные носъ и корму, съ продолженными форъ и ахтеръ штевнями (фиг. 81). Обшивка хорошо связана и проконопачена. Поперекъ верхняго

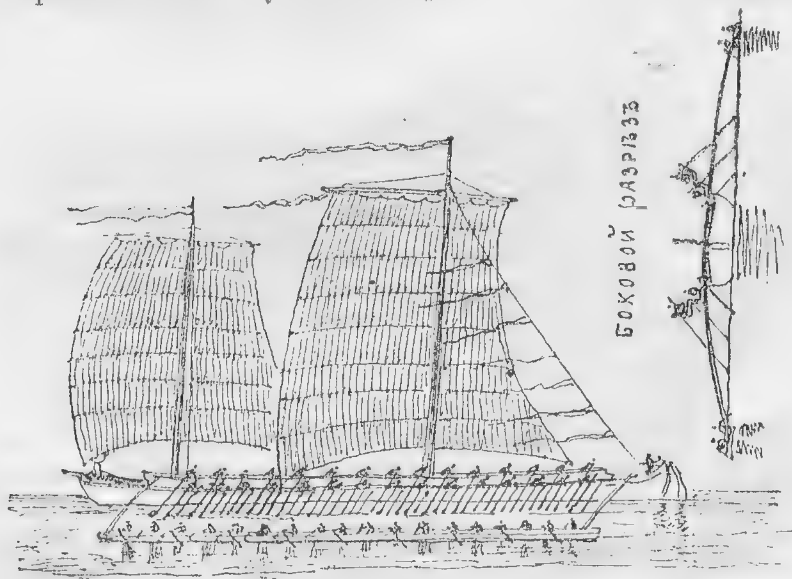


Фиг. 81.

края бортовъ положены брусья, выходящіе за борта на 8 и $9^1/_2$ футовъ, а на внѣшніе ихъ концы поставлены стойки, къ которымъ прикрѣплены планки съ круглыми отверстіями для веселъ. Другой рядъ планокъ укрѣпленъ надъ бортами для той же цѣли. Такимъ образомъ, съ каждой стороны образуется два ряда веселъ, а при нуждѣ, въ промежуткахъ между внутреннимъ и внѣшнимъ рядами, привязывается третья планка для третьяго ряда. Вмѣсто руля, малайцы употребляютъ по бокамъ кормы двѣ доски, обдѣланныя въ видѣ лопастей на перекладинахъ. Когда надо сохранить товаръ отъ

подмочки, устраивается разборчатый шатеръ, очень легко снимаемый; онъ покрывается пальмовыми листьями. При надобности, на корокорахъ ставятся отъ одной до двухъ мачтъ; а такъ какъ онъ валокъ, ибо узокъ сравнительно съ своей длиной, то для приданія устойчивости, выкидываются баланспры. Нѣкоторые корокоры большей величины, имѣютъ постоянныя мачты со стеньгами и даже брамъ-стеньгами и парусность весьма схожую съ европейскими бригантинами; но вообще, малайцы предпочитаютъ ходить на греблѣ, для чего употребляютъ очень легкія и не длинныя весла, оканчивающіяся широкими лопастями. На корокорѣ нами описываемомъ, помѣщается до 60 гребцовъ и при этомъ скорость ихъ, какъ утверждаютъ очевидцы, не уступаетъ скорости пароходовъ. Такое число гребцовъ употребляется только въ крайностяхъ, при военныхъ экспедиціяхъ, такъ какъ каждый гребецъ въ тоже время и воинъ.

Булнга—другой родъ разбойничьихъ малайскихъ судовъ, встрѣчается на Молукскихъ островахъ (фиг. 82).



Фиг. 82.

Суда эти очень длинны, остроконечны, походятъ отчасти на старыя французскія шебеки. По бортамъ ихъ устроены двѣ бамбуковыя галлереи, шириною до двухъ футъ, идущія

амфитеатромъ почти во всю длину судна. Первая изъ нихъ отстоитъ отъ борта около фута, вторая надъ нею, возвышается на столько же. Объ выходятъ за бортъ и служатъ для втораго и третьяго ряда гребцовъ, а первый размѣщается по борту; словомъ—это малайская трирема. Малайцы однакоже не ограничились этимъ и для приданія еще большей скорости буангѣ устроили балансиры, связанные изъ трехъ бамбуковинъ, на которыхъ въ тихую погоду помѣщаютъ еще два ряда гребцовъ, съ короткими гребками, что легко видѣть на приложенномъ съ боку большаго маломъ рисункѣ. При такомъ устройствѣ, число гребцовъ на пирогѣ, имѣющей до 105 ф. длины и до 16 ф. ширины, доходитъ до 90 человѣкъ. На такихъ пирогахъ ставятся по двѣ мачты; изъ нихъ большая имѣетъ до 59 ф. вышины. Скорость этихъ пирогъ не уступаетъ скорости корокорамъ. Говорятъ, что въ старые годы Малайцы, вѣчно враждовавшіе съ Европейцами и преимущественно съ Испанцами, какъ первыми колонизаторами этихъ острововъ, употребляли буанги для своихъ набѣговъ на ихъ колоніи и нападая врасплохъ, забирали испанскихъ поселенцевъ въ плѣнъ и продавали ихъ на рынкахъ Батавіи и острова Борнео. На нихъ же они нападали на беззащитныя купеческія суда и смѣло лезли на абордажъ, иногда и на суда военныя; при чемъ сперва пускали въ атакованнаго тучи стрѣлъ и копій. Конечно, въ настоящее время все измѣнилось и удаль ихъ безсильна состязаться съ современнымъ европейскимъ искусствомъ, однако они и теперь готовы поразбойничать и пограбить, если къ тому представляется удобный случай.

На островѣ Суматрѣ оригинальна по своей конструкціи проа изъ Ахема (фиг. 83). А на островѣ Явѣ, въ заливѣ Безуки, употребляется проа *Бедуангъ* (фиг. 84).

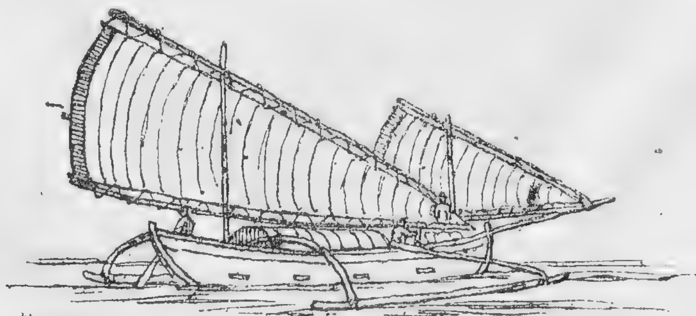
Разнообразіе такихъ проа на Суматрѣ очень велико, но вообще они схожи между собою тѣмъ, что имѣютъ двойные балансиры, заостренныя оконечности, двѣ и даже три мачты, руль прикладной, какъ изображено на рисункѣ, а паруса, растягиваемыя между рейками. На Суматрѣ есть еще одинъ типъ судовъ, имѣющій большое сходство съ древними галерами, у которыхъ отдѣлка весьма щеголеватая и покрыта внутри рѣзьбой, подведенной подъ лакъ. Онѣ называются *Пинджажабъ*. Самые большіе бываютъ до 45 ф. въ

длину и покрыты палубой, а у меньшихъ устраиваются небольшіе навѣсы. На этихъ судахъ туземцы перевозятъ въ европейскія колоніи свои произведенія, почему ихъ не рѣдко



Фиг. 83.

можно встрѣчать въ европейскихъ торговыхъ портахъ малайскаго архипелага.



Фиг. 84.

Изъ числа промышленныхъ острововъ Малайскаго архипелага слѣдуетъ указать еще на небольшой, но живописный островокъ Амбоинъ, лежащій на самомъ востокѣ изъ группы Молукскихъ острововъ и составляющій какъ бы предѣлъ голландскихъ поселеній на восточной ихъ окраинѣ. Этотъ портъ порядочно укрѣпленъ, но утратилъ свое стратегическое и даже торговое значеніе послѣ того, какъ многія колоніи были утрачены Голландцами. Портъ населенъ множествомъ Китайцевъ, ведущихъ значительную торговлю и рѣзко отличающихся отъ коренныхъ Малайцевъ, сгруппировавшихся по сѣверную сторону форта, коснѣющихъ въ лѣности и только изъ нужды занимающихся рыболовствомъ. Сношеніе Малайцевъ съ Европейцами не осталось однакоже безслѣдно и отразилось на ихъ рыболовныхъ пирогахъ, которыя хотя и сохранили общій типъ пирогъ этого архипелага, и построены хоть и грубо, за то прочно, имѣютъ желѣзныя скрѣпленія и обшивку, прибитую гвоздями. Балансиры хотя и легки, ибо устроены изъ бамбуковыхъ тростинъ, но солидны, и въ отличіе отъ прежде описанныхъ имѣютъ нарочно устроенныя бамбуковыя же платформы, подобно кохинхинскимъ (фиг. 77), на которыхъ садятся люди для уравновѣшиванія напора вѣтра на паруса, а эти послѣдніе такой же системы какъ на китайскихъ джонкахъ, четырехугольные и растягиваются между двухъ реевъ изъ бамбука. Изъ того же матеріала устроена мачта изъ трехъ жердей, связанныхъ на верху. Одна составляетъ собственно мачту и ставится по срединѣ вертикально, а двѣ другія прикрѣпляются къ бортамъ и замѣняютъ ванты (фиг. 85). Экипажъ состоитъ изъ 10—12 человѣкъ. Весла короткія, что называется гребки. Руль замѣняется весломъ, а гребля ими всегда дружная и сильная. Разогнавъ пирогу, гребцы отдыхаютъ и потомъ снова принимаются за греблю, сопровождая ее гнусливымъ пѣніемъ подъ звуки тамъ-тама. Заключая описаніе судовъ Малайскаго архипелага, слѣдуетъ сказать, что Малайцы употребляютъ якоря деревянные, точно такіе, какіе изображены на купеческой джонкѣ (фиг. 73).

В е л и к і й о к е а н ъ. Острова наполняющіе громадное водное пространство великаго океана можно раздѣлить на двѣ главныя половины: западную и восточную.

Къ первой слѣдуетъ отнести Новую Голландію съ при-

лежащими къ ней группами островов Новой Зеландіи, Новой Гвинеи, Тасманію и болѣе мелкія группы, лежащія къ востоку до острововъ Соломоновыхъ включительно. Весь этотъ архипелагъ извѣстенъ подъ именемъ Австраліи.

Вторую группу—Полинезію составляютъ всѣ остальныя, болѣе или менѣе значительныя группы, расположенныя къ востоку. Сѣверную ихъ группу составляютъ острова Гавайскіе или Сандвичевы, а южную окраину островъ Пасхи.

Главныя племена, составляющія коренное населеніе обѣихъ частей, рѣзко отличаются одно отъ другаго. Въ Австраліи и въ особенности въ Новой Гвинеи встрѣчается еще Малайское племя, имѣющее сходство съ племенемъ Зондскаго и Молукскаго архипелаговъ, но племя это занимаетъ сѣверную ея часть. Къ югу же встрѣчается черная расса, имѣющая много сходства съ африканскими неграми. Она занимаетъ всѣ побережья Новой Голландіи, Новую Зеландію и встрѣчается на остальныхъ островахъ Австраліи. Наружность ихъ крайне безобразна, а нравомъ они не только грубы, но свирѣпы и даже кровожадны. Они вообще средняго роста. Голова ихъ сравнительно съ туловищемъ огромна, кверху съужена, руки и ноги длинны, туловище узко, животъ выдавшись, грудь какъ бы вдавшаяся; вообще они напоминаютъ собою орангутанга. Взглядъ ихъ безсмысленный, маленькіе глаза съ желтоватыми бѣлками разставлены широко, носъ приплюснутый съ огромными ноздрями и толстыя губы какъ бы раздутые при впалыхъ щекахъ и широкихъ скулахъ, довершаютъ ихъ безобразную нечеловѣческую наружность, которую они еще болѣе уродуютъ, вставляя въ носъ костяныя кольца и раскрашивая тѣло разными красками, а волосы намазывая смѣсью жира съ красной землей. Женщины еще не красивѣе мужчинъ, при отвратительной худобѣ. Онѣ держатся мужчинами въ страшномъ рабствѣ и обречены на самыя тяжкія работы.

Пищу ихъ составляютъ плоды, рыба, ракушки, мыши, крысы, ящерицы, змѣи—они ѣдятъ все безъ разбору, живутъ въ бѣдныхъ хижинахъ построенныхъ изъ камыша, и часто изъ хворосту. О земледѣліи не имѣютъ понятія и большую часть времени проводятъ въ бездѣйствіи. Будучи необычайно злобны, они нападаютъ на сосѣдей, дерутся съ ожесточеніемъ и часто поѣдаютъ плѣнныхъ.

Прибрежные жители вообще отличные пловцы, но лодки ихъ соотвѣтствуютъ ихъ умственному слабому развитію и не представляютъ ничего замѣчательнаго. Для полноты обзора, ихъ слѣдуетъ однако включить въ настоящій отдѣлъ съ нѣкоторыми подробностями; такъ:

Новая Гвинея. Сосѣдство этого большаго острова къ Малайскому архипелагу вѣроятно было причиной, что въ заливѣ Дореи встрѣчаются корокоры весьма схожіе съ такими же корокорами, какія уже были описаны (ф. 81). Вся разница состоитъ только въ мачтѣ, составленной изъ трехъ деревъ подобной мачтамъ амбонскихъ и дорейскихъ (ф. 85) пирогъ. Жители Гвинеи частію Малайцы, частію Папуасы; послѣдніе принадлежатъ уже къ черной рассѣ и извѣстны, какъ уже сказано, своею кровожадностію и крайней невѣжественностію, почему европейцы очень осторожны въ собщеніяхъ съ ними и ихъ избѣгаютъ.

Извѣстный французскій путешественникъ Дюмонъ-Дюрвиль былъ кажется первый рѣшившійся познакомиться нѣсколько ближе съ Папуасами; но при этомъ потерялъ нѣсколько якорей и, опасаясь коралловыхъ рифовъ, долженъ былъ покинуть эти негостепріимные берега.

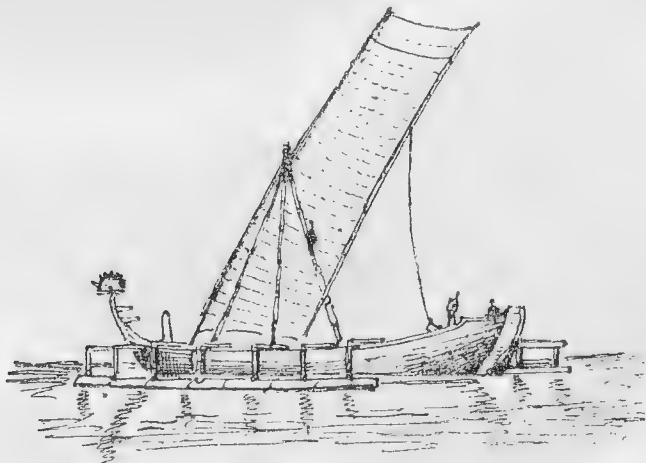
Капитанъ Пари (нынѣ вице-адмиралъ), бывшій въ то время подъ командой Дюмонъ Дюрвиля, разсказываетъ, что когда они приблизились къ берегу, то къ ихъ корвету подошли 12 туземныхъ пирогъ и, остановясь на пистолетный выстрѣлъ, видимо были поражены его величиной; но вслѣдъ затѣмъ явно приготовились къ нападенію и пустили въ нихъ тучу стрѣлъ; по нимъ выстрѣлили картечью конечно только съ цѣлью испугать, послѣ чего они совершенно присмирѣли.

Ихъ пироги имѣли одинъ балансиръ и не превышали 16 футовъ въ длину и не болѣе 2 футовъ въ ширину. На жердяхъ, поддерживавшихъ балансиръ, устроенъ былъ помостъ, на которомъ помѣщались люди и гребцы, управлявшіе гребками.

Съ 1871 г. посвятилъ себя изученію жизни и нравовъ Ново-Гвинейцевъ нашъ извѣстный путешественникъ Миклуха-Маклай; онъ пришелъ на Новую Гвинею на нашемъ корветѣ Витязь и оставался тамъ до прибытія въ слѣдующемъ году на Гвинею нашего же клипера Изумрудъ. Отдавая полную справедливость самопожертвованію г. Миклухи-Маклая на

изученіе быта чужеземныхъ дикарей, съ которыми онъ повидимому уживался, и ихъ страны, нельзя не высказать при этомъ сожалѣніе, что онъ предпочелъ далекую и чуждую намъ страну нашимъ восточнымъ окраинамъ, требующимъ настоятельнаго изслѣдованія. Польза отъ этого была бы для насъ русскихъ конечно ощутительная. Наши окраины такъ обширны, а не тронутаго еще и богатаго матеріала такъ много, что хватитъ не для одного десятка ученыхъ и любознательныхъ людей.

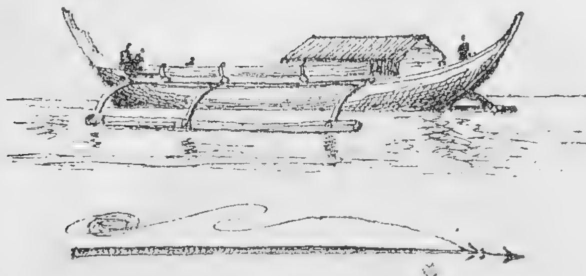
Въ заливѣ Дореи, какъ у корокоръ, такъ и у пирогъ употребляются еще двойные балансиры, но это кажется послѣдній пунктъ примѣненія способа остойчивости собственно Малайскаго изобрѣтенія. Прилагаемый рисунокъ приводится съ цѣлью указать постановку мачты изъ трехъ бамбуковыхъ жердей, а также познакомить съ довольно оригинальной пирогой, употребляемой жителями Дорейскаго залива. Длина этой пироги 14 ф., а ширина 4.8 ф. Фиг. 85.



Фиг. 85.

На маленькомъ островѣ Вайгуу, входящемъ въ составъ островковъ окружающихъ островъ Новую Гвинею, островитяне занимаются ловлей черепахъ и употребляютъ для этого промысла особый родъ пирогъ также съ двумя балансирами. На фиг. 86 изображены пирога и копье, которыми ихъ ловятъ.

Соблюдая порядокъ изложенія, слѣдуетъ сказать еще нѣсколько словъ объ обитателяхъ громаднаго материка, извѣст-

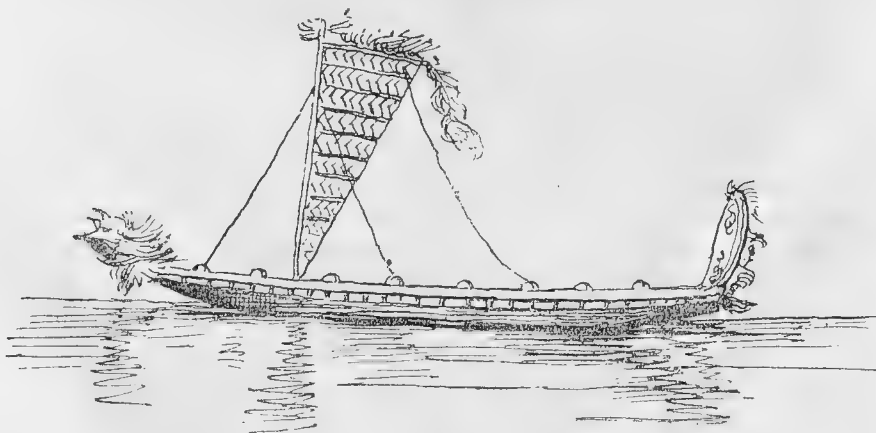


Фиг. 86.

наго подъ названіемъ *Новой Голландіи.* Читатель однакоже не встрѣтитъ много любопытнаго. Все прибрежье этого обширнаго материка, сколько нибудь доступное для мореплаванія, занято европейцами, сѣверо-американцами и отчасти китайцами. На долю туземцевъ, между которыми встрѣчаются два типа: Малайскій и Негритянскій, остались самыя неприглядныя береговыя пространства, на столько же непроизводительныя, какъ и вся вообще Австралія. Эти дикари составляютъ самое безотрадное явленіе между своими соплеменниками, живущими на другихъ островахъ и въ общемъ очертаніи уже описанными выше. Небольшія лодки однодеревки, на которыхъ они ловятъ рыбу, составляютъ все достояніе ихъ въ дѣлѣ мореплаванія и непредставляютъ собою ни одного любопытнаго типа. Говорятъ что грубость и безчеловѣчность этихъ дикарей доходитъ до того, что со смертью матери, отцы бросаютъ дѣтей ее въ ту же могилу и зарываютъ живыми. Говорятъ, что они до того не развиты, что на лодкахъ своихъ не употребляютъ ни парусовъ, ни даже веселъ и гребутъ руками. Лодки ихъ очень схожи съ Новозеландскими, но не имѣютъ никакихъ украшеній (см. ниже). Со времени появленія европейцевъ, это племя замѣтно вырождается и вѣроятно скоро совсѣмъ исчезнетъ. Нѣсколько болѣе развитости находятъ въ Новозеландскихъ дикаряхъ. Новая Зеландія населена по преимуществу малайскимъ типомъ. Племя это будучи нѣсколько красивѣе новоголландцевъ и новогвинейцевъ, на столько же, если не болѣе воинственно и кровожадно, какъ и ихъ сосѣди. Мужчины и женщины одинаково дики, одинаково свирѣпы, что отражается на внѣшнемъ ихъ видѣ и усиливается ихъ татуировкой, въ

которой преобладаетъ синій цвѣтъ. Они всегда вооружены, всегда готовы къ дракамъ. Ихъ хижины походятъ на укрѣпленный лагерь, конечно не въ европейскомъ смыслѣ. Далекихъ походовъ они не предпринимаютъ и ограничиваясь прибрежными плаваніями, употребляютъ для сего лодки весьма несовершенной постройки, безъ балансировъ съ небольшимъ треугольнымъ парусомъ, но предпочитаютъ ходить на веслахъ, что при врожденной ихъ силѣ ни мало ихъ не утомляетъ. Они живутъ отдѣльными небольшими племенами, вѣчно враждующими между собою. Месть идетъ у нихъ изъ поколѣнія въ поколѣніе. Убивая врага, они поѣдаютъ его. Нерѣдко оплошные европейцы, попадаясь имъ, были убиваемы и пожираемы этимъ дикимъ племенемъ. Тасманъ и Фюрно потеряли здѣсь нѣсколько гребныхъ судовъ, которыхъ гребцы подверглись такой плачевной участи. Несчастный Маріонъ и нѣсколько его матросовъ были убиты и также съѣдены. Жадные до войны и добычи, Новозеландцы болѣе всего дорожатъ европейскитъ оружіемъ и губятъ имъ другъ друга съ такимъ ожесточеніемъ, что многія слабыя племена истреблены совершенно, да и вообще замѣчено, что племя Новозеландское исчезаетъ подобно американскимъ индѣйцамъ.

Ихъ суда—пироги. однодеревки становятся теперь довольно рѣдки, потому что Европейцы нещадно истребляютъ новозеландскіе лѣса. Французскій лейтенантъ Пари, изъ сочиненія котораго заимствуется настоящее описаніе пироги, сообщаетъ слѣдующій рисунокъ пироги съ острова Ика—на—Мави. Фиг. 86.



Фиг. 87.

Длиною пирога 54.4 ф., а шириною 25.5 ф. и интересна только по своимъ украшеніямъ на носу и кормѣ, употребляемымъ впрочемъ только на военныхъ пирогахъ. Онѣ состоятъ изъ перьевъ и волосъ, нацѣпленныхъ на носу на безобразныя фантастическія головы иногда птичьи, иногда животныхъ съ высунутыми языками. На кормѣ прикрѣплена овальная доска съ такими же перьями и волосами, на доскѣ и бортахъ видна размалеванная рѣзьба. По бортамъ прикрѣплены камыши, вѣроятно для уменьшенія валкости пироги, а вся она выкрашена красной краской. Верхняя грань паруса украшена также перьями и хвостами или, правильнѣе, пучками волосъ. На такихъ пирогахъ 23 банки для гребцовъ и можетъ помѣститься до 30 человѣкъ людей; пироги рыболовныя гораздо меньше, украшеній никакихъ не имѣетъ.

Остальная или восточная часть Океаніи представляетъ для путешественника несравненно болѣе интереса. Племена ее населяющія, причисляемыя къ малайскому типу, замѣтно отличаются отъ своихъ соплеменниковъ, обитающихъ по островамъ, начиная отъ Мадагаскара и до Японіи. Они скорѣе походятъ на островитянъ вестъ-индскаго архипелага. населявшихъ его въ первое время открытія его Колумбомъ; весьма схожи съ ними по ихъ обычаямъ и вѣрованіямъ и быть можетъ происходятъ отъ того же корня, если принять въ основаніе темное преданіе о заселеніи Америки выходцами изъ Азіи, переправившимися чрезъ Беринговъ проливъ.

Открытіемъ Океанійскаго архипелага обязаны Магеллану. Этотъ смѣлый мореплаватель, увѣровавшій въ истину Галлилея и Коперника, первый отважился проникнуть въ необъятныя воды Великаго Океана и дошелъ до Филиппинскихъ острововъ, гдѣ и погибъ. Только одинъ изъ кораблей его несчастной экспедиціи возвратился въ Европу послѣ безчисленныхъ бѣдствій и сообщилъ о великихъ открытіяхъ своего отважнаго начальника, котораго имя какъ перваго путешественника, обошедшаго вокругъ земнаго шара, будетъ переходить изъ поколѣнія въ поколѣніе. За Магелланомъ послѣдовали Мендана, Квиросъ, Абель, Тасманъ и другіе болѣе съ цѣлью наживы и обогащенія. Научныя путешествія начались позднѣе. Кукъ Бугенвиль, Крузенштернъ, Лаперузъ, Дюмонъ-Дюрвиль, Лазаревъ, Коцебу и многіе

другіе ходили вокругъ свѣта уже съ болѣе благородной цѣлью и обогатили науку своими полезными открытіями; по ихъ отчетамъ составлено множество прекрасныхъ описаній многочисленныхъ острововъ, разбросанныхъ по Великому океану и другимъ морямъ; ими же собраны богатые вклады въ различные музеи, гдѣ любознательному человѣку можно въ подробности ознакомиться съ бытомъ Заатлантическихъ народовъ.

Такимъ образомъ мы знаемъ теперь, что Океайскіе острова расположены въ прекрасномъ климатѣ, гдѣ существуютъ только весна и лѣто безъ удушливыхъ сухихъ жаровъ, угнетающихъ и жителей и растенія въ Австраліи. Здѣсь, напротивъ, влажный воздухъ помогаетъ растительности; здѣсь бананъ, кокосъ, хлѣбное дерево достигаютъ громадныхъ размѣровъ и избавляютъ туземцевъ отъ труда заниматься земледѣліемъ, давая при томъ на столько большой избытокъ въ плодахъ, что онъ служитъ для нихъ предметомъ торговли. Однакоже настоящее положеніе этихъ повидимому счастливыхъ острововъ во многомъ измѣнилось противу того времени, когда впервые были они открыты. Ихъ жители, составляя одно племя, начиная отъ Каролинскаго архипелага и до острова Пасхи, не похоже на безобразныхъ австралійскихъ негритосовъ. Они напротивъ скорѣе красивы, чѣмъ безобразны. Бронзовый цвѣтъ ихъ кожи очень похожъ на загорѣлаго испанца, волосы у нихъ не курчавые, а прямые. Они хорошо сложены, имѣютъ правильные и пріятныя черты лица, менѣе злобны, чѣмъ черное племя, хотя между ними есть острова, гдѣ въ началѣ было развито людоѣдство, какъ напримѣръ острова Маркизскіе. Сила и ловкость суть неотъемлемая принадлежность островитянъ. Они отличные пловцы и смѣлые мореходы. Не большіе ихъ суда чрезвычайно разнообразны, своеобразны и прекрасно приспособлены къ довольно далекимъ плаваніямъ, въ которыя они пускаются, конечно безъ компаса, руководствуясь своими соображеніями и сравнительно обширными свѣдѣніями о географическомъ положеніи сопредѣльныхъ имъ острововъ, лежащихъ на пространствѣ до 300 миль въ окружности.

Такъ было въ прежнее счастливое ихъ время, когда они не знали Европейцевъ. Живя независимо, они имѣли свои обычаи, свои повѣрья, своихъ начальниковъ и королей, ко-

торые владѣли болѣе или менѣе обширными островами. У нихъ была и своя религія. Будучи идолопоклонниками, они имѣли однакоже понятіе о верховномъ существѣ и будущей жизни. Въ числѣ отличительныхъ обычаевъ островитянъ слѣдуетъ указать на *табу* и *морай*. Табу есть нѣчто въ родѣ запрещенія, налагаемое на все, что почитается ими священнымъ и неприкосновеннымъ. Право налагать табу принадлежитъ ихъ королямъ и жрецамъ или колдунамъ. Напримѣръ многіе предметы составляютъ табу для женщинъ, многія занятія также ограждены для нихъ запретомъ. Личность короля ограждается табу. Морап—это ихъ кладбища и гробницы покойниковъ; на нихъ лежитъ табу для всѣхъ безъ исключенія. Тѣла покойниковъ они намазываютъ кокосовымъ масломъ и завернувъ въ кусокъ какой либо матеріи, оставляютъ на воздухѣ, отчего тѣло покойника, подъ вліяніемъ солнца и жаркаго климата, высыхаетъ и походитъ на мумію. На нѣкоторыхъ островахъ памятники дѣлаются изъ каменьевъ; на островахъ Дружбы ихъ даже шлифуютъ и доводятъ до значительныхъ размѣровъ. Напримѣръ одинъ изъ такихъ памятниковъ достигаетъ до 165 ф. вышины и 150 ф. въ окружности.

Домашняя ихъ жизнь необыкновенно проста. Старики пользуются большимъ уваженіемъ; женщины не подавлены такимъ рабствомъ какъ у негритосовъ, хотя нельзя сказать, чтобы эти дикари отличались особенною мягкостію въ правахъ. Они, напротивъ, какъ уже сказано, вообще воинственны и на нѣкоторыхъ островахъ, не посѣщаемыхъ Европейцами, обычай людоѣдства и приношеніе въ жертву людей существуютъ, кажется, еще до сего времени. Дикари имѣютъ обычай татуировать тѣло, украшать голову и носить поясъ съ перьями, раковинами и всякими погремушками. Они отличные пловцы и, какъ уже сказано, смѣлые мореходы.

Въ такомъ состояніи найдены были островитяне въ первые времена посѣщенія ихъ европейцами. Теперь много измѣнилось; многіе острова, представляющіе для европейцевъ выгодное географическое положеніе, не токмо сдѣлались ихъ постоянными станціями, но окончательно подпали подъ ихъ владычество и, свободные до того времени жители, подавленные цивилизующимъ ихъ гнетомъ, утратили и свободу свою

и религію. Услужливые миссіонеры наложили на нихъ свою тяжелую руку и подчинили ихъ полному своему вліянію. Дикари сдѣлались жалкими существами, удручены заразительными болѣзнями занесенными европейцами; изъ смѣлыхъ сдѣлались робки; изъ свободныхъ превратились въ рабовъ и между ними не слышно уже ихъ веселыхъ и воинственныхъ пѣсней; да и самая одежда, оружіе, суда все измѣнилось на этихъ островахъ. Первобытный дикарь встрѣчается только на тѣхъ островахъ, которые по счастливому своему положенію не доступны для европейскихъ судовъ, ибо не имѣютъ удобныхъ пристанищъ, или не посѣщаются ими по отсутствію торговыхъ выгодъ и своему неплодородію. Такихъ острововъ однакоже немного; какъ тѣ, такъ и другіе будутъ разсмотрѣны въ послѣдовательномъ порядкѣ, послѣ краткаго обзора общихъ имъ принадлежностей.

Многіе острова какъ вулканическіе, такъ и коралловые по происхожденію, окружены коралловыми рифами, дѣлающими ихъ прибрежья весьма опасными, даже недоступными. Туземцы, знающіе въ совершенствѣ свои моря, служатъ отличными лоцманами для европейскихъ судовъ и занимаются торговлей, продавая черепаху, бананы, кокосы, миндаль и кокосовое и миндальное масло, которое они перевозятъ на своихъ пирогахъ въ бамбуковыхъ стволахъ. Пускаясь на этихъ судахъ въ дальній путь, иногда на 200 и даже 300 миль, они запасаются сухарями, которые пекутъ изъ муки, получаемой отъ хлѣбнаго дерева, превращая ее сначала въ тѣсто кисловатаго вкуса; изъ него валяютъ они небольшіе шарики, заворачиваютъ ихъ въ листья хлѣбнаго дерева и бросаютъ въ яму съ горячими угольями, гдѣ эти шарики запекаются и превращаются въ сухари. Прѣсная вода сохраняется ими также въ стволахъ бамбука.

Лодки островитянъ называются *пирогами* и *проа*. Какъ тѣ, такъ и другія чрезвычайно разнообразны, болѣе долбленыя изъ одного кряжа или составленныя изъ 2, 3 и 5 штукъ, связанныхъ или правильнѣе сшитыхъ между собою съ большимъ искуствомъ. На иныхъ островахъ связываются двѣ пироги вмѣстѣ, на другихъ вмѣсто добавочной пироги имѣется балансиръ, остающійся всегда на вѣтрѣ и на всѣхъ вообще по одному треугольному парусу растянутому между бамбуковыхъ жердей и сшиваемому по большой части изъ тонкихъ

и очень легкихъ драничекъ. Спасти же свиты очень тщательно изъ банановыхъ волоконъ. Желѣзо въ постройку не входитъ. Весла туземцевъ очень короткія въ родѣ гребковъ, а рули приставлены съ боку, и походятъ на рули древнихъ судовъ.

Каролинскій архипелагъ. Острова этого архипелага разбросаны на довольно большихъ разстояніяхъ одинъ отъ другаго; что вѣроятно много способствовало къ тому, что жители этихъ островов едва ли не лучшіе моряки сравнительно съ другими островитянами. Постоянная борьба съ моремъ и непогодами развила въ нихъ замѣчательную ловкость въ управленіи ихъ пирогами, да и самыя пироги превосходятъ своей конструкціей остальныя; онѣ чрезвычайно разнообразны, очень быстры на ходу и увертливы. Между ними особенно оригинальны: проа изъ Сатагуала (фиг. 88);

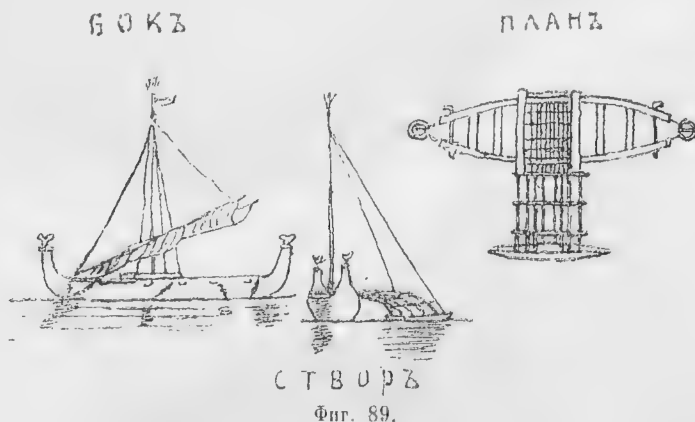


Фиг. 88.

балансиръ связанъ съ проа системой жердей, а на нихъ устроена будка, гдѣ помѣщаются люди въ непогоду. Употребляемая для перевозки грузовъ, она имѣетъ особо устроенную платформу съ овальной крышкой, гдѣ помѣщается товаръ и провизія, сохраняющіяся такимъ образомъ отъ подмочки. Поперекъ пироги устроены банки для гребцовъ. Такія пироги имѣютъ до 45 ф. длины и сравнительно очень узки. Иногда и ба-

лансиры ихъ не спасаютъ и ихъ при сильномъ вѣтрѣ перевертываетъ. Такое повидимому несчастіе ни мало не смущаетъ пловцовъ, они переворачиваютъ ее въ прежнее положеніе и продолжаютъ плаваніе. На этихъ пирогахъ обыкновенно бываетъ до 8 человѣкъ и по большей части при далекихъ переходахъ они запасаются небольшими лодками, которыя укладываются поперегъ пироги близъ мачты. Парусъ сшитъ изъ очень тонкихъ и гибкихъ дранокъ.

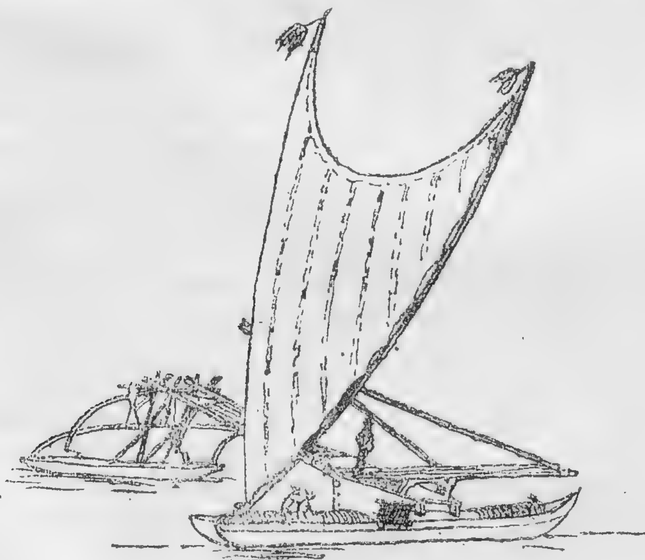
Пирога съ острова Дюппере также изъ группы Каролинскихъ островов, сшита изъ 5 кусковъ. Здѣсь, для большей ясности устройства балансировъ вообще, пирога эта изображена въ продольномъ разрѣзѣ, въ поперечномъ и въ горизонтальномъ. (Фиг. 89).



Фиг. 89.

Архипелагъ Санта Круца сдѣлался извѣстенъ по несчастной гибели у одного изъ его острововъ Ваникоро двухъ французскихъ судовъ, посланныхъ съ ученой цѣлью подъ начальствомъ извѣстнаго мореплавателя капитана Лаперуза. (1788). Долгое время не было никакихъ свѣдѣній объ *„Астролябіи“* и *„Буссоли“*. Всѣ подозрѣвали, что они погибли въ негостепріимныхъ коралловыхъ рифахъ, окружающихъ океанійскія острова, но мѣсто крушенія никому не было извѣстно. Посланный для розысковъ капитанъ Д'антркасто былъ нѣсколько разъ въ виду этихъ острововъ, но не подошелъ къ нимъ, опасаясь рифовъ и вовсе не предполагая, что погибель Лаперуза была именно у острова Ваникоро. Уже гораздо позже и именно въ 1828 г. Дюмонъ-Дюрвилю

удалось напасть на мѣсто крушенія своего несчастнаго соотечественника и со дна кораллового рифа, окружающаго островъ Ваникоро поднять нѣсколько вещей, уцѣлевшихъ отъ Астролябіи; онѣ хранятся нынѣ въ Луврскомъ морскомъ музеѣ. О судьбѣ несчастнаго экипажа, отъ туземцевъ не могли собрать никакихъ положительныхъ свѣдѣній. Быть можетъ онъ погибъ отъ нездороваго климата этихъ острововъ, а быть можетъ былъ избитъ островитянами. Путешественники, описывая ихъ наружность, говорятъ, что у нихъ волосы курчавые, какъ у негровъ и цвѣтъ кожи скорѣе подходитъ къ черному, чѣмъ къ бронзовому, а судя по ихъ пирогамъ (фиг. 90), полагаютъ что они достаточно развиты. Они ловки



Фиг. 90.

въ ихъ управленіи и хотя не выказываютъ свирѣпости подобной Ново—Зеландцамъ, однакоже подчасъ готовы нападать на приходящія суда съ цѣлью пограбить, что и случилось въ 1874 г. съ станціонерной англійской шкуной *Сандфлей*. Едва она приблизилась къ острову, какъ къ ней на встрѣчу вышло нѣсколько лодокъ съ туземцами, которые начали свой приступъ, по видимому миролюбивой мѣной кокосовъ, свиней и т. п., а какъ набралось ихъ побольше, начали пускать въ шкуну кучу ядовитыхъ стрѣлъ и даже лѣзть на палубу

и были прогнаны только ружейными и картечными выстрѣлами.

Новая Ирландія. О населеніи какъ ея, такъ и новой Британіи извѣстно очень немного. Говорятъ, что жители ихъ отъ природы слабосильны, лѣнивы, имѣютъ обыкновеніе раскрашивать тѣло очень яркими красками и украшать себя перьями, которыя втыкаютъ даже въ ноздри. Капитанъ Картеретъ, видѣвшій ихъ пироги, говоритъ, что онѣ очень длинны, узки, имѣютъ балансиръ, доходятъ до 80 ф. длины, и украшены даже скульптурой. Онъ насчиталъ на такой пирогѣ 33 человѣка чернокожихъ, съ курчавыми короткими волосами. Пирога была безъ паруса и окрашена бѣлой краской. Изъ этого описанія слѣдуетъ заключить, что пирога эта ничего болѣе какъ долбленная однодеревка, не представляющая собою ничего особенно любопытнаго.

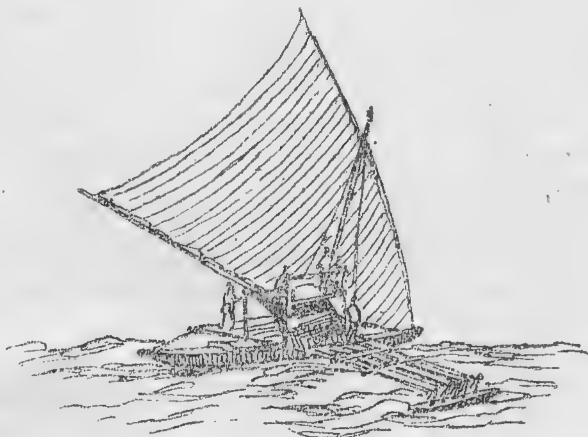
Новая Каледонія населена племенемъ, сходнымъ по своей внѣшности съ дикарями Новогебридскихъ острововъ, и островами Тонга-Табу, отъ которыхъ, по отзывамъ путешественниковъ, различествуютъ необыкновенной дикостью и свирѣпостью.

Пироги Ново-каледонскія очень схожи съ пирогами Тонга-Табу, но далеко не такъ изящны, тяжелы, но управляются одинаково, см. фиг. 92.

Архипелагъ Вити населенъ чернымъ племенемъ, составляющимъ послѣдній его предѣлъ къ востоку. Однако же оно отлично отъ своихъ соплеменниковъ, складнѣе и превосходитъ ихъ живостію и ловкостію. Въ самомъ складѣ тѣла замѣтно превосходство. Они правильно сложены, мускулисты, но некрасивы. Носъ приплюснутъ, губы толстыя, волосы не курчавые. Ѣдятъ человѣческое мясо, очень хитры и злобны, въ чемъ свидѣтельствуютъ всѣ европейцы, заходящіе къ нимъ для покупки сандальнаго дерева. Острова Вити окружены коралловыми рифами и, до 1826 года, не посѣщались европейцами. Дюмонъ-Дюрвиль былъ первый посѣтившій этотъ архипелагъ, чрезъ него стало извѣстно, что острова его очень плодородны.

Описывая ихъ двойныя пироги, Дюмонъ-Дюрвиль сравниваетъ ихъ съ пирогами Тонга-Табу (фиг. 92), съ тѣмъ лишь различіемъ, что парусъ нѣсколько меньше и носъ и корма нѣсколько приподняты. Пироги обыкновенныя (фиг. 91)

также сходны у островитянъ обѣихъ этихъ группъ, Дюмонъ Дюрвиль видѣлъ ихъ въ Витилеву и въ Лакебѣ и на нѣкоторыхъ островахъ Тонга-табу.



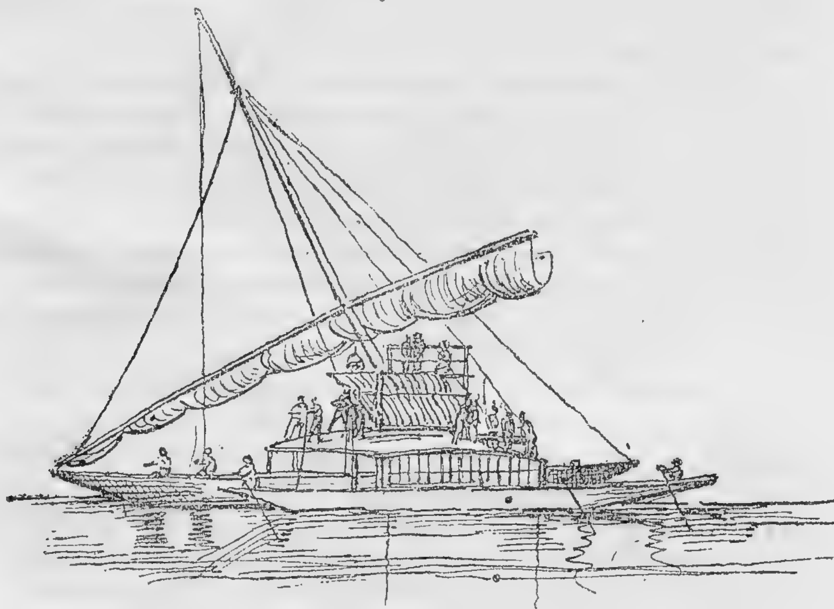
Фиг. 91.

Архипелъ Тонга-табу признается мореплавателями за одинъ изъ красивѣйшихъ. Окрестные жители, да и туземцы, не даромъ дали ему придатокъ Табу (священный). Острова эти, недавно еще свободные отъ посѣщенія европейцевъ, сохранили пока всю свою прелесть и жители еще не совершенно утратили свою оригинальную полудикость, по которой можно составить себѣ довольно вѣрное понятіе о ихъ жизни, нравахъ и обычаяхъ, имѣющихъ много схожаго съ островами Дружества, открытыми Тасманомъ. Съ 1826 года, туда проникли миссіонеры, разумѣется привлеченные не желаніемъ пролить свѣтъ просвѣщенія, но изъ личныхъ корыстныхъ цѣлей, куда влекли ихъ, безъ сомнѣнія, сравнительно кроткій нравъ островитянъ и роскошная природа. Такимъ образомъ, все что нашли первые путешественники, очарованные поразительною красотой и наивностью туземцевъ, эти корыстолюбивые проповѣдники слова истины, все измѣняютъ и искажаютъ ради личныхъ выгодъ.

Прекрасный и здоровый климатъ этихъ острововъ, способствуетъ растительности. Здѣсь ростетъ бананъ, хлѣбное дерево, апельсинныя и другія деревья, свойственныя тропическому климату, и всѣ достигаютъ гигантскихъ размѣровъ. На этихъ островахъ ведутся: домашняя птица, свиньи, есть

дичь. Жители торгуютъ очень выгодно съ китоловами, мѣняя свои произведенія на предметы необходимые для хозяйства. При роскошной природѣ, доставляющей имъ все необходимое, они не изнуряются работой, здоровье выражается въ ихъ ростѣ, прекрасномъ сложеніи и красотѣ. Женщины ихъ также красивы, миловидны и граціозны. По всему видно, что онѣ живутъ далеко не въ рабскомъ подчиненіи у мужчинъ, столь свойственномъ черному племени и скорѣе пользуются равноправностью. Одѣваются со вкусомъ, рукодѣльны, очень искусно шьютъ себѣ и мужьямъ одежду изъ листьевъ и коры, украшая ихъ различными узорами. Жилища ихъ вообще просторны, содержатся въ чистотѣ, и окружены садами, наполненнымми фруктовыми деревьями; ихъ строятъ изъ жердей, и покрываютъ сверху и съ боковъ дранью; у богатыхъ островитянъ встрѣчаются рѣзныя украшенія. Понятіе о собственности развито у нихъ значительно; собственность уважается и переходитъ по наслѣдству. Они очень гостепріимны; гость угощается непремѣнно кавой, общеупотребительнымъ напиткомъ у всѣхъ восточныхъ островитянъ бронзоваго племени. Они управляются олигархически и главному ихъ начальнику подчинены всѣ острова и жители архипелага. Его мѣстопребываніе на островѣ Тонга, гдѣ имѣются свой арсеналъ и флотилія состоящая изъ нѣсколькокихъ пирогъ, хранящихся подъ навѣсами. Ихъ вооружаютъ только во время войны. Пироги эти очень оригинальны: онѣ составлены изъ двухъ лодокъ (ф. 92) и носятъ названіе *фои-вака*; лѣвая лодка нѣсколько менѣе замѣняетъ балансиръ, всегда остается на вѣтрѣ и соединена съ большой прочно устроеннымъ помостомъ. Обѣ пироги остроконечныя, сшиты изъ нѣсколькихъ кусковъ; на платформѣ имѣются два люка, чрезъ которые можно спускаться въ лодки для отливанія воды въ свѣжій вѣтеръ. Онѣ также покрыты палубами, подъ которыми хранятся провизія и вода. Помостъ занимаетъ $^2/_3$ длины большой лодки, а лодки отстоятъ одна отъ другой около 8 ф.; длина большой отъ 48 ф.—192 ф., а ширина 13—16 ф. Мачта наклонена къ носу. Парусъ треугольный изъ драничекъ и очень большой, о чемъ можно судить по длинѣ рейковъ, почти равныхъ большой лодкѣ. Онѣ ходятъ и на веслахъ (гребкахъ), которыми, какъ и на всѣхъ островахъ, вообще гребутъ безъ уключинъ, но ходятъ тихо; подъ пару-

сомъ же и въ ровный вѣтеръ ихъ скорость довольна значительна и доходитъ до 7—8 узловъ. Туземцы управляютъ ими очень ловко. При условіи, что малая лодка остается всегда на вѣтрѣ, они при поворотахъ очень проворно переносятъ нижній уголъ паруса на другой конецъ большой лодки, и въ тоже время перемѣняютъ уклонъ мачты.



Фиг. 92.

Ординарныя пироги, какъ сказано было выше, очень схожи съ пирогами архипелага Вити, вся разница, что островитяне Тонга-Табу имѣютъ паруса нѣсколько большихъ размѣровъ; длина такихъ пирогъ 20 и 30 футовъ, а шира отъ 20 до 22 дюймовъ.

У островитянъ Тонга-Табу, есть еще одинъ видъ пирогъ *Тафаханга*: очень небольшія, выдолбленныя очень изящно, онѣ очень узки и легки. Капитанъ Пари разсказываетъ, что островитяне окружавшіе, ихъ корветъ на такихъ пирогахъ, будучи въ веселомъ настроеніи, играли, боролись, толкались и нерѣдко опрокидывались, но нимало не теряясь тотчасъ же поправляли бѣду, переворачивали пирогу какъ слѣдуетъ, отливали воду и снова принимались за свои забавы. Весла на этихъ пирогахъ очень схожи съ небольшими лопатками,

какъ вообще всѣ весла на пирогахъ и проа и скорѣе походятъ на гребки.

Архипелагъ Таити. Едва ли найдется хоть одинъ путешественникъ, изъ посѣщавшихъ этотъ архипелагъ, который не оставилъ о немъ самое восторженное описаніе. Но увлекательные ихъ разсказы принесли туземцамъ болѣе вреда, чѣмъ пользы и новый эдемъ, съ которымъ они ихъ сравнивали, въ настоящее время по милости услужливыхъ европейцевъ, въ особенности миссіонеровъ привлеченныхъ сюда подъ обояніемъ увлекательныхъ разсказовъ, если и сохранилъ привлекательную свою наружность, за то средины острововъ запустѣли и переполнены развалившимися хижинами и памятниками, служащими жалкими, нѣмыми свидѣтелями ихъ первобытнаго цвѣтущаго положенія. Острова этого архипелага, имѣя вулканическую почву, лежатъ въ самомъ благопріятномъ тропическомъ климатѣ, и по разсказамъ первыхъ мореплавателей, изобиловали хлѣбнымъ деревомъ, составлявшемъ главное богатство жителей, плоды котораго росли въ такомъ изобиліи, что составляли предметъ значительнаго торга. Здѣсь же ростутъ: кокосъ, бананъ, арумъ, сахарный тростникъ и множество красильныхъ растеній. При такомъ природномъ богатствѣ, жители отличались здоровьемъ, красотой, прекраснымъ ростомъ. Были сравнительно съ другими островитянами кроткаго и веселаго нрава, что выражалось въ ихъ пѣсняхъ, до которыхъ они большіе любители. Какъ дикари они имѣли природные имъ недостатки, въ числѣ которыхъ замѣчены въ нихъ: суевѣріе, зависть, гордость. Идолопоклонничество допускало въ ихъ обычаи приношеніе въ жертву людей и даже дѣтоубійство. Они нерѣдко вели войны съ сосѣдями, но воинственныя ихъ наклонности не имѣли того истребляющаго характера, какъ у другихъ островитянъ и самыя ихъ пѣсни не имѣли грубаго, воинственнаго оттѣнка. Они скорѣе склонны были къ лѣни и домашней жизни, а природа пособляла имъ не изнурять себя ни тяжелой работой, ни домашними заботами.

Женщины, пользовавшіяся въ старые годы свободой, были красивы, стройны и кокетливы. Конечно, ихъ нельзя было похвалить за чистоту нравственности, но что же и можно ожидать отъ дикаго племени? Въ ихъ увлеченіяхъ замѣчалась однако природная наивность и натуральная простота,

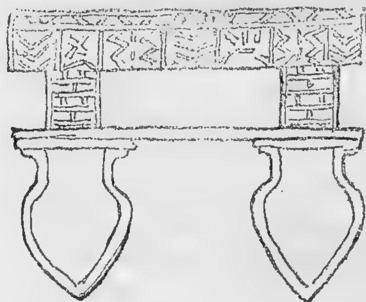
составлявшія какъ бы исключительную особенность таитянокъ. Съ этимъ вмѣстѣ въ ихъ несложныхъ костюмахъ, состоявшихъ преимущественно изъ украшеній, видна была относительная развитость во вкусѣ къ изящному, какъ и сама природа ихъ острововъ, гористыхъ и чрезвычайно живописныхъ.

Такъ было въ старое доброе время, такъ жили беззаботные дикари до знакомства съ европейцами, отъ которыхъ, какъ первую услугу, они заполучили заразительныя болѣзни, быстро развившіяся по всѣмъ островамъ этого архипелага, гдѣ только появлялись цивилизаторы, захватившіе въ свои руки всю производительность и всю торговлю. Но этимъ не кончились бѣдствія туземцевъ. За первыми торгашами появились миссіонеры и вполнѣ подчинили себѣ народонаселеніе. Правда, что въ настоящее время есть много церквей, куда ходятъ молиться отаитяне—христіане, но внѣшнее исполненіе обрядности не даетъ еще возможности утверждать, что они проникнуты свѣтомъ христіанскихъ истинъ. Они выполняютъ требованія своихъ пастырей, потому что знаютъ, что каждое малѣйшее отступленіе отъ приказанія влечетъ ихъ на пастырскую плантацію, на болѣе или менѣе долгій срокъ и отрываетъ ихъ отъ своей семьи и своихъ домашнихъ обязанностей. Этого мало, на нихъ налагаются различныя денежныя пени, для взысканія которыхъ миссіонеры прибѣгаютъ къ содѣйствію ихъ корыстолюбивыхъ правителей и королей и для большей дѣйствительности входятъ съ ними въ сдѣлки. Тѣ же миссіонеры изгнали совершенно ихъ первобытные костюмы и заставляютъ наряжаться туземцевъ въ европейское платье, которымъ сами же торгуютъ. Однимъ словомъ, царствуютъ и властвуютъ на этихъ островахъ не короли — туземцы, а миссіонеры. При такомъ сильномъ, цивилизаторскомъ гнетѣ, красивое и беззаботное нѣкогда отаитское населеніе, быстро исчезаетъ и вырождается. Бѣдный дикарь, оставшись тѣмъ же суевѣрнымъ дикаремъ какъ и въ началѣ, утратилъ свою смѣлость, разстался съ своей веселостью и едва прикрытый европейскими обносками, уныло влачитъ свое существованіе, безмолвно сидя около полуразвалившейся хижины, ежеминутно ожидая преслѣдованія взыскательнаго отца просвѣтителя и предаваясь украдкой тѣмъ порокамъ, съ которыми познакомила ихъ Европа; дѣйствительно, однимъ изъ главныхъ золъ, внесенныхъ спекуляціей—это хмѣльныя на-

питки, которымъ съ увлеченіемъ предаются бѣдствующіе жители.

Первобытнаго отаитянина можно еще встрѣтить на небольшомъ количествѣ островов, лежащихъ къ сѣверо-западу отъ главнаго ихъ острова Таити. Тамъ еще существуютъ ихъ короли, управляющіе независимо отъ европейцевъ, остальная же часть архипелага состоитъ подъ протекторатомъ Франціи. Конечно, при такомъ положеніи архипелага, непріязненныя стычки между островитянами гораздо рѣже, однако же для этой цѣли жители держатъ двойныя пироги, составленныя изъ одинаковыхъ лодокъ съ нѣсколько загнутыми кверху носомъ и кормою и соединенныя между собою помостомъ, подобно пирогамъ на Тонга; онѣ имѣютъ до 108 футовъ длины до 3 футовъ ширины и до 14 футовъ разстоянія. На такихъ пирогахъ помѣщается до 140 человѣкъ бойцовъ. Парусовъ не имѣютъ и ходятъ только на веслахъ.

Пирога, на которой помѣщается главнокомандующій флотиліей, имѣетъ кромѣ того особо устроенное сидѣнье. Прилагаемый поперечный разрѣзъ военной пироги (ф. 93) можетъ дать понятіе объ устройствѣ вообще двойныхъ пирогъ на всѣхъ островахъ, гдѣ они употребляются.

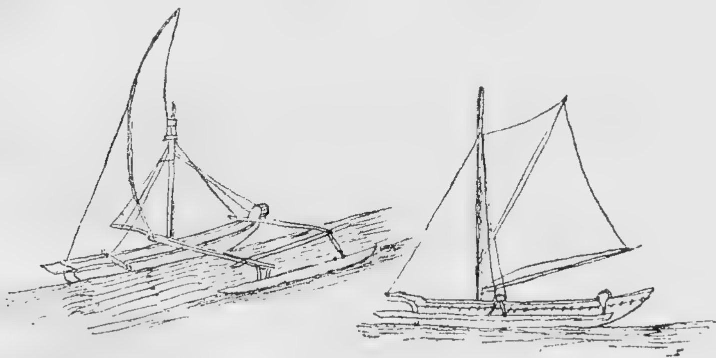


Фиг. 93.

Постройка пирогъ на архипелагѣ Таити очень хороша и изящна. Таитяне имѣютъ ихъ нѣсколько разрядовъ, хотя всѣ онѣ подходятъ подъ общій типъ пирогъ съ однимъ балансиромъ, который и здѣсь носится всегда на вѣтрѣ. Прилагаемыя двѣ пироги (ф. 94) представляютъ одну и ту же пирогу; все различіе въ парусахъ: рейковый принадлежитъ къ разряду позднѣйшихъ нововведеній, заимствованныхъ отъ европейцевъ, а парусъ, въ видѣ серпа—есть представитель ихъ первобытнаго вооруженія.

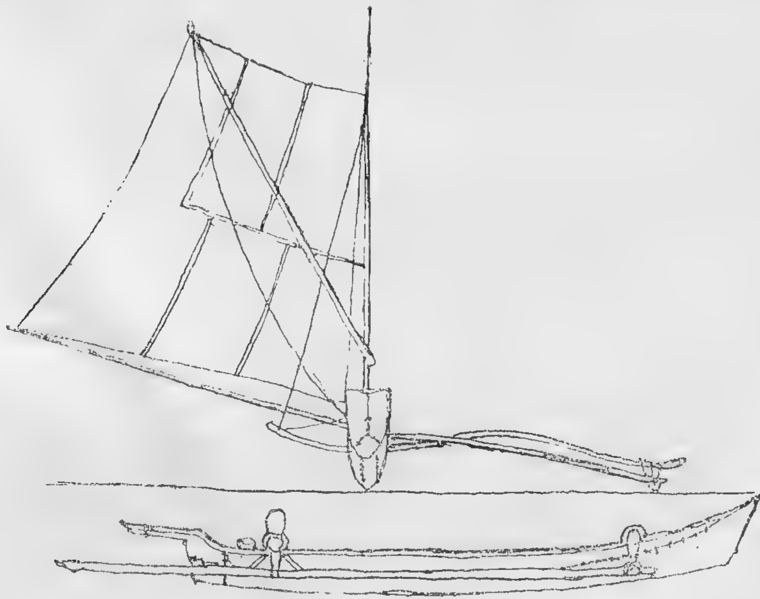
У Таитянъ есть еще очень оригинальная пирога, на которой они выѣзжаютъ на рыбный промыселъ (ф. 95). Она сшивная изъ 5 кусковъ, имѣетъ рейковый парусъ полотняный и нѣсколько отличный отъ другихъ пирогъ балансиръ.

Архипелагъ Помоту. Къ востоку отъ Таити, море усѣяно множествомъ Мадрепоровыхъ острововъ, составляющихъ архипелагъ, извѣстный подъ именемъ Помоту. Они низменны



Фиг. 94.

и далеко не такъ производительны какъ уже описанные, почему и не составляютъ ничего привлекательнаго для европейцевъ, что отражается на островитянахъ, сохранившихъ еще всю природную энергію, которую утратили сосѣди ихъ Таитяне и на которыхъ они очень походятъ, уступая имъ въ умствен-

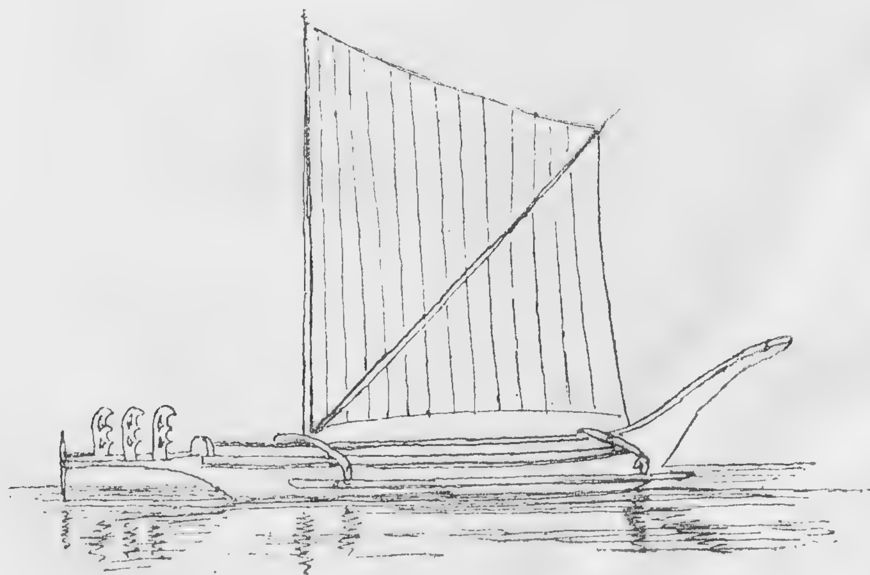


Фиг. 95.

номъ развитіи, за то превосходя ихъ въ ловкости, проворствѣ, силѣ и искуствѣ плавать. Природное богатство этихъ острововъ не велико, у нихъ хорошо произрастаетъ только кокосъ; за то море надѣляетъ ихъ жемчугомъ, который они возятъ, вмѣстѣ съ другими избытками, на Таити для продажи.

Пироги островитянъ очень схожи съ пирогами Таитянъ и Тонга. Отъ послѣднихъ они позаимствовали систему двойныхъ пирогъ, а у первыхъ простыя пироги съ балансирами. Вся разница въ двойныхъ пирогахъ состоитъ въ томъ, что на нихъ ставятся двѣ мачты, на которыхъ поднимается поочередно одинъ и тотъ же парусъ, переносимый при поворотахъ очень медленно и съ немалымъ трудомъ, при чемъ наблюдается чтобы малая лодка всегда оставалась на вѣтрѣ. Величина пирогъ доходитъ до 41 ф. длины при ширинѣ лодки въ 4 ф.

Пироги на Маркизскихъ (Нука-Гива) островахъ нѣсколько отличны отъ своихъ сосѣдей только устройствомъ оконечностей и рейковыхъ парусовъ, заимствованнымъ безъ сомнѣнія отъ европейцевъ. Фиг. 96.



Фиг. 96.

Архипелагъ Гаваи (Сандвичевы) памятенъ для море-

плавателей несчастной смертью отважнаго капитана Кука, погибшаго въ стычкѣ съ дикарями во второе свое кругосвѣтное плаваніе.

Куку приписываютъ честь перваго путешественника остановившагося у этихъ острововъ; но по свѣдѣніямъ, имѣющимся въ дѣлахъ губернатора Филиппинскихъ острововъ, видно, что они открыты были испанскимъ мореплавателемъ донъ-Жуанъ-Гаэтано, приставшимъ къ нимъ впервые. Кукъ нашелъ ихъ жителей воинственными и безпокойными, сходными по характеру скорѣе съ Новозеландцами, чѣмъ съ роднымъ имъ племенемъ Таитянъ, Тонга-Табу и другихъ острововъ восточной половины Великаго океана. Въ нихъ замѣчено было болѣе смѣлости къ воровству, чѣмъ въ другихъ группахъ; болѣе суевѣрія, болѣе подчиненія ихъ духовенству, которое при помощи ихъ суевѣрнаго настроенія эксплуатировало ими въ свою пользу. Табу здѣсь было до того развито, что стоило, на примѣръ, жрецамъ ихъ наложить его на море и ни одна лодка не смѣла на немъ показываться.

Всѣ вообще островитяне любятъ каву, хмѣльной напитокъ похожій на ликеръ, приготовленный самымъ неприглядным способомъ: дикари жуютъ корень бетеля и выплевываютъ его въ общій сосудъ, гдѣ онъ и приходитъ въ броженіе. Сандвичане упивались имъ до беззумія. Они страстно любятъ азартныя игры; однимъ словомъ всѣ пороки на Сандвичевыхъ островахъ были болѣе развиты, чѣмъ на прочихъ.

Сандвичевы острова, какъ извѣстно, лежатъ сѣверовосточнѣе всѣхъ остальныхъ группъ и составляютъ какъ бы перепутье на дорогѣ въ Японію, Китай, Беринговъ проливъ, устье Амура, Усурійскій край и вообще тѣ части океана, которые болѣе посѣщаются китобоями. По этому они, весьма скоро послѣ ихъ открытія, сдѣлались важной морской станціей для судовъ идущихъ изъ Европы и Америки. На нихъ начали селиться европейцы, американцы, китайцы. Миссіонеры принялись за перевоспитаніе жителей. Переселенцы начали смѣшиваться съ туземками и въ настоящее время Сандвичевы острова сдѣлались настоящей Европейской колоніей. Всѣ почти жители, которыхъ при открытіи острововъ было до 300000, а теперь въ числѣ 60000 душъ сдѣлались христіане и совершенно переродились. Теперь у нихъ введено даже конституціонное правленіе. Ихъ король имѣетъ войско, флотъ,

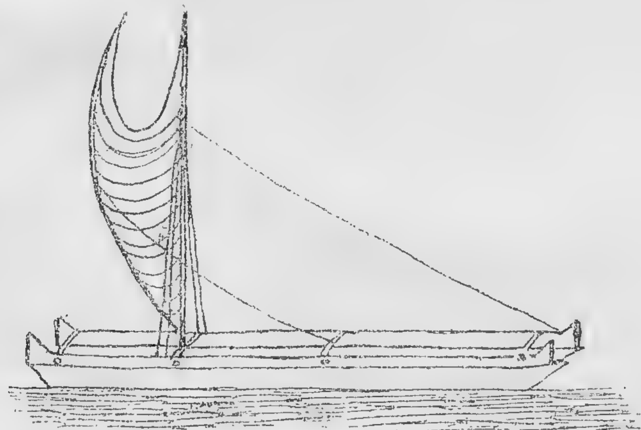
министровъ. Столица ихъ Гонолулу, на самомъ богатомъ островѣ Воаху, защищена даже небольшой крѣпостцой; но всѣ нововведенія состовляютъ лишь жалкую пародію надъ дѣйствительностію. Народъ, не способный къ торговымъ предпріятіямъ, подпалъ подъ власть иностранцевъ, подавленъ ими и вымираетъ подъ вліяніемъ заразительныхъ болѣзней и сильно развитаго пьянства. Европейскій костюмъ и европейскій образъ жизни, не свойственныя свободному дикарю, ложатся на нихъ тяжелымъ, нравственнымъ гнетомъ.

Сюда болѣе всего заходятъ китобои, почему на этихъ островахъ, болѣе чѣмъ на другихъ, жители замѣняютъ свои легкія пироги старыми китобойными лодками и не далеко то время, когда послѣднія совершенно исчезнутъ въ этомъ архипелагѣ. Надо однакоже отдать справедливость, что пироги употребляемыя туземцами, сдѣланы съ большимъ искуствомъ, прекрасно отдѣланы и даже изящно отполированы.

Пироги ихъ двухъ родовъ: одиночныя и двойныя. Одиночныя пироги очень сходны съ пирогами другихъ острововъ восточныхъ группъ, напр.: Таити, Помоту и различествуютъ нѣсколько улучшеннымъ балансиромъ; такъ: этотъ послѣдній имѣетъ нѣсколько изогнутую форму, концы его держатся приподнятыми отъ воды, что заставляетъ его скользить по ея поверхности, а не буровить въ ней, какъ это случается съ прямыми балансирами. Онъ носится всегда на вѣтрѣ. Пироги по величинѣ своей различны; нѣкоторыя изъ нихъ доходятъ до 66 футъ длины, но такія весьма рѣдки въ настоящее время, ибо лѣса на островахъ почти что истреблены Европейцами. Парусъ такой же формы какъ на пирогахъ Таитянъ. Для управленія пирогой достаточно шести человѣкъ; на пирогахъ же меньшихъ размѣровъ число ихъ не превышаетъ трехъ человѣкъ. Двойныя пироги состоятъ изъ двухъ одинаковой величины лодокъ, соединенныхъ очень прочно на разстояніи одного фута. На поперечныхъ связяхъ устроена платформа, на которой помѣщаются люди, (фиг. 97). Каждая лодка сдѣлана изъ одного дерева, онѣ довольно глубоки и имѣютъ правильные, прямые борта; парусъ очень схожій съ пирогами Ваникоро и также изящно отдѣланы какъ и одиночныя.

Сѣверозападные берега Америки, полуостровъ Камчатка, острова Алеутскіе, Гренландія. Жители

этихъ пустынныхъ, лишенныхъ почти совершенно растительности береговъ, для поддержки своего существованія занимаются ловлей пушнаго звѣря, рыбы и морскихъ животныхъ. Добывая богатый товаръ, они сами бѣдны и крайне нечистоплотны; питаются преимущественно рыбой, рыбьимъ жиромъ и мясомъ тюленей и моржей, отъ чего окружающій ихъ запахъ крайне непріятенъ. Европейцы, навѣщая эти берега для покупки ихъ товаровъ, не заботятся о ихъ умственномъ развитіи, что конечно выгодно, ибо дикарь мало знаетъ цѣну своему товару, продаваемому у насъ только что не на вѣсъ золота, почему они и коснѣютъ въ первобытномъ невѣжествѣ. Рыбій жиръ хотя, какъ извѣстно, и



Фиг. 97.

усиливаетъ кровообращеніе, но все таки не достаточно согрѣваетъ ихъ, почему они прибѣгаютъ къ спиртнымъ напиткамъ: рому и водкѣ и мѣняютъ на него дорогіе пушные шкуры, добываемые ими въ вѣчной борьбѣ съ суровой природой.

Суда, на которыхъ выѣзжаютъ они на свои смѣлые и опасные промыслы, у Камчадаловъ и Колошъ извѣстны подъ названіемъ *байдарокъ*, у Алеутовъ—*аюхтокъ*, а у Гренландцевъ и на островѣ Кадьякѣ называются *каякъ*, и сверхъ того у Гренландцевъ есть *уміаки*. Тѣ и другія нѣсколько отличаются по внѣшнему виду, но характеръ постройки и способъ управленія ими общій и очень сходенъ съ описаніями кожанныхъ судовъ первобытныхъ, прибрежныхъ народовъ. На нихъ, смѣльчаки по природѣ, гоняются за тюле-

немъ, моржемъ, выдрой, бобромъ, котикомъ и другими животными, ловятъ рыбу, а болѣе отважные охотятся даже за китомъ, удаляются отъ берега нерѣдко на десятки верстъ безъ всякаго компаса, и возвращаются домой, никогда не ошибаясь въ пути, узнавая направленія по полету птицъ и другимъ, ими усвоеннымъ примѣтамъ. Привычка къ греблѣ на столько въ нихъ развита, что они способны работать весломъ 10 и 12 часовъ безъ отдыху. Если вѣтеръ засвѣжѣетъ и у берега бурунъ, они поджидаютъ подходящую къ берегу волну и на ея гребнѣ выносятся на сушу; вслѣдъ за симъ, когда волна отступаетъ, они ловко выскакиваютъ изъ байдарки и тащатъ ее въ глубь берега, чтобы новая волна не могла подхватить ее и унести въ море.

Европейцы, изучавшіе жизнь, характеръ и способы промысловъ этихъ отважныхъ полудикарей, свидѣтельствуютъ о ихъ необыкновенной ловкости въ управленіи своими байдарками, которыя строются такимъ образомъ: сначала дѣлается наборъ, а когда онъ связанъ, то его покрываютъ кожами сивучей и другихъ морскихъ животныхъ; въ составъ набора входятъ кости животныхъ и тонкое дерево. Первыя служатъ для образованія носовыхъ и кормовыхъ оконечностей, какъ такихъ частей лодокъ, которыя болѣе подвержены случайностямъ удара о скалы, кряжи и т. п. Остовъ состоитъ изъ круглыхъ шпангоутовъ, толщиною въ 4—5 линій изъ дерева чага, соединенныхъ между собою и съ килемъ, связями изъ китоваго уса. Длина байдарокъ бываетъ отъ 10 до 14 футъ при $1^1/_2$—2 футахъ ширины и около 9 дюймовъ глубины; въ ней, смотря по ея назначенію, оставляется одинъ, два и три круглыхъ люка; весь остовъ, какъ сказано, обтягивается тюленьими или сивучьими шкурами, сшитыми жилами и промазанными саломъ животныхъ. Весла употребляются короткія, снабженныя съ двухъ концовъ лопастями. Около люковъ пришивается обтяжка въ родѣ мѣшка, открытаго сверху. Человѣкъ, отправляющійся на байдаркѣ въ море, влѣзаетъ въ люкъ, одѣтый уже въ *камлейку*—одежду, сшитую изъ пищепріемнаго горла сивучей и обвязываетъ вокругъ себя лючный мѣшокъ, сшитый изъ кишекъ тѣхъ же животныхъ. Окутанный такимъ образомъ, онъ безопасенъ отъ подмочки, которой подвержены только лицо да руки и отъ потопленія. Въ сильное вол-

неніе байдарку, конечно, можетъ опрокинуть, и такія несчастія не рѣдки; въ предупрежденіе этихъ случайностей, туземцы, когда засвѣжѣетъ, привязываютъ съ боковъ байдарокъ надутые пузыри, а если на промыслѣ сойдутся нѣсколько байдарокъ, то они связываются по двѣ и по три въ рядъ и такимъ образомъ выжидаютъ затишья. Бываютъ, однако и такія несчастія, что байдарку на волненіи переламываетъ—тогда гибель неизбѣжна. Путешественники очевидцы, отзываются о необыкновенной ловкости туземцевъ въ управленіи этими скорлупами; какъ свидѣтели, они говорятъ, что бывали случаи запрокидыванія байдарокъ и что пловцы, при помощи весла, ставили ее опять въ прежнее положеніе. Молодежь практикуется въ управленіи байдаркой и на столько изловчается, что гребецъ ложится на воду и при помощи весла сохраняетъ равновѣсіе. Весло у него, какъ у канатнаго плясуна балансирный шестъ, служитъ для выполненія всѣхъ трудныхъ маневровъ; самое большое несчастіе состоитъ въ потерѣ весла, почему они и привязываютъ его когда надо.

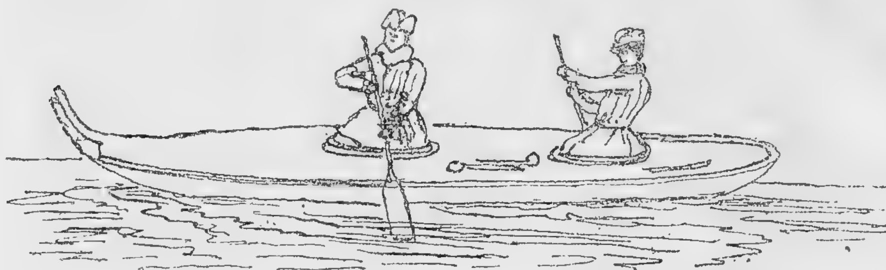
Охота на звѣря производится на однолючныхъ и двулючныхъ байдаркахъ; провизію и воду охотники укладываютъ внутрь байдарки, а орудія для ловли прикрѣпляются на крышкѣ. Трехлючныя байдарки и каяки употребляются для перевозки пассажировъ и почты; пассажиръ садится въ средній люкъ, а гребцы въ крайніе. На промысловые выѣзды ловцы отправляются, избирая тихую погоду и въ расчетѣ на долгое вёдро. Наблюденіями надъ состояніемъ атмосферы у нихъ занимаются вообще старики; предъ отправленіемъ въ море, они съ ранняго утра забираются на береговыя возвышенности и не упускаютъ ни малѣйшаго обстоятельства, могущаго вліять на перемѣну погоды; ихъ приговоръ рѣшаетъ: должна ли состоятся поѣздка или нѣтъ.

Читатель, желающій ознакомиться съ устройствомъ байдарокъ, можетъ видѣть ихъ въ Царскосельскомъ и Петербургскомъ морскихъ музеяхъ. Здѣсь же прилагается рисунокъ (ф. 98) двулючной байдарки.

Въ Гренландіи матеріялъ для байдарокъ тотъ же, но форма ихъ нѣсколько отлична отъ предъидущей и носитъ, какъ уже сказано, названіе *каяка* (ф. 99).

На такихъ ничтожныхъ посудинахъ Гренландцы также охо-

тятся и на китовъ. Такая охота считается очень опасной, и, убившіе нѣсколько китовъ, пользуются большимъ почетомъ между Гренландцами.



Фиг. 98.

Жизнь Гренландцевъ и средства къ существованію тѣ-же, что и на сѣверо-западѣ Америки. Они также необразованы, также бѣдны, нечистоплотны и остаются въ прежнемъ полудикомъ состояніи. Живя рыбнымъ и звѣринымъ морскимъ



Фиг. 99.

промысломъ, они переѣзжаютъ съ одного мѣста на другое, для отысканія звѣря; перекочевываютъ цѣлыми семействами, забирая съ собою все небогатое и не сложное свое хозяйство, и переселяются иногда на 400 миль, къ сѣверу или югу Гренландіи. По обычаямъ Гренландцевъ, мужчины занимаются исключительно ловлей рыбы и звѣря, а женщины перевозкой дома. Для этой цѣли, у нихъ строятся особыя лодки, также обтянутыя кожей, но обязанность постройки лежитъ на женщинахъ; лодки эти называются *уміакъ.* Онѣ сверху не закрываются и бываютъ отъ 35 до 50 ф. длиною, въ ширину отъ 4 до 5 ф., а въ водѣ сидятъ до 3 ф. (фиг. 100). Онѣ плоскодонны, имѣютъ киль и два связныхъ пояса, расположенныхъ по его сторонамъ. Ходятъ на веслахъ, для

чего поперекъ устроено 4 или 6 банокъ и уключины, а при попутьѣ и подъ парусомъ. Весла употребляютъ короткія и тщательно берегутъ ихъ, такъ какъ дерево считается у нихъ рѣдкостью. Паруса шьются изъ внутренностей тюленя или моржа и бываютъ до 6 ф. вышины и $8 \frac{1}{2}$ ф. ширины. Богатые Гренландцы употребляютъ для этого парусину. Перекочевки происходятъ цѣлыми поселками. Уміаки наполняются хозяйственнымъ скарбомъ, женщины забираютъ съ собою дѣтей и ѣдутъ въ нихъ отдѣльно, упражняясь греблей, если вѣтеръ не попутенъ. Такую дамскую флотилію сопровождаютъ мужчины на своихъ каякахъ. Переходы обыкновенно не пре-



Фиг. 100.

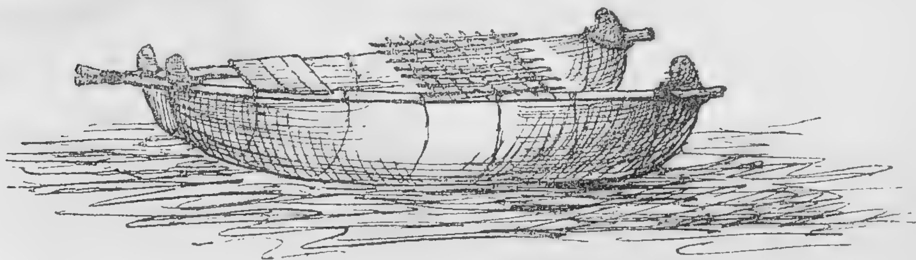
вышаютъ 30 миль. Приставая къ берегу на ночлегъ, всѣ пожитки переносятъ на берегъ, куда потомъ вытаскиваются суда и нагружаются каменьями изъ предосторожности, чтобы съ приливомъ не унесло ихъ въ море. Если берега опасны и при переѣздахъ нѣтъ возможности держаться близко берега, тогда лодки несутъ на плечахъ и такъ идутъ до тѣхъ поръ, пока найдется удобное мѣсто для ихъ спуска. Байдарки, каяки и уміаки обходятся не дешево морскимъ звѣроловамъ, ибо обшивку приходится мѣнять ежегодно, въ особенности у байдарокъ и каяковъ, на которыхъ бѣдные промышленники почти не знаютъ отдыха.

Америка. Оба, замѣчательныя по большому протяженію своему, берега Америки, заняты или собственно Европейцами, или смѣшаннымъ племенемъ, происходящимъ отъ европейскихъ переселенцевъ и коренныхъ жителей этого обширнаго материка; почему по всѣмъ прибрежьямъ, удобнымъ для судостроенія и судоходства, всѣ суда носятъ на себѣ ха-

рактеръ чисто европейскій. Правда, кое гдѣ сохранились еще прибрежныя своеобразныя лодки, но онѣ также представляютъ собою мало достопримѣчательнаго. Такъ, въ мелкихъ заливахъ, въ устьяхъ небольшихъ рѣчекъ, употребляются лодки однодеревки; ихъ можно сравнить съ пирогами океанійскихъ островитянъ, но самой простой и грубой обдѣлки.

Въ Перу напримѣръ, на рѣкахъ, до настоящаго времени встрѣчаются плоты, связанные изъ бревенъ, съ небольшими на нихъ хижинами, имѣющими большое сходство съ нашими лѣсными гонками, но устроенными весьма тщательно и удобно. Ихъ называютъ *янгада*. Болѣе всего они употребляются въ Гаяквилѣ, гдѣ ихъ строятъ изъ брусьевъ очень легкаго дерева, называемаго бальза. Средній брусъ самый длинный, а боковыя тѣмъ короче, чѣмъ отъ него отстоятъ дальше; они связаны поперечными брустьями, по верху которыхъ настлана палуба, а на ней рубка. Въ среднемъ брусѣ продѣлано нѣсколько продольныхъ сквозныхъ отверстій для выдвижныхъ килей (гуаресъ) или брусковъ, для управленія плотомъ вмѣсто руля. На плоту ставится мачта изъ двухъ жердей, упирающихся въ крайніе продольные брусья въ видѣ козелъ и утверждаемыхъ веревками; вышина ихъ не привышаетъ $^3/_4$ длины плота, на ней поднимается рейковый парусъ. Плоты эти, смотря по величинѣ, дѣлаются изъ 2 и 3 рядовъ брусьевъ и тогда могутъ поднимать весьма значительныя грузы до 20—25 тоннъ. Величина плотовъ отъ 12 до 14 саж. длины и $3^1/_2$ и $4^1/_2$ саж. ширины. По ближнему берегу Перу существуетъ вѣчный SW прибой, и придаетъ ему много сходства съ сѣверо-западнымъ берегомъ Африки до острововъ Зеленаго мыса, отъ чего сообщенія между береговыми жителями очень затруднительны; оно вынудило туземцевъ употреблять особаго рода перевозочные снаряды, извѣстные подъ именемъ *Бальзъ*. Бальзы (ф. 101) состоятъ изъ двухъ кожаныхъ мѣшковъ (въ родѣ кавказскихъ бурдюковъ), пропитаннымъ животнымъ жиромъ и очень тщательно сшитыхъ. Узкіе концы ихъ соединены вмѣстѣ, а широкіе нѣсколько расходятся. Оба мѣшка скрѣпляются поперечными жердями, прикрѣпленными въ свою очередь къ продольнымъ. Ближе къ узкой оконечности устроено сидѣнье для управляющаго бальзой, а по срединѣ

небольшая платформа для клади или для пассажира. Въ узкихъ, загнутыхъ къ верху концахъ мѣховъ устроены отверстія, обдѣланныя весьма акуратно деревянной или мѣдной обоймицей, затыкающіяся плотно пробкой. Чрезъ эти отверстія мѣха надуваются, пробка закупоривается и перевозочный приборъ готовъ въ дѣло. Бальзы управляются однимъ двойнымъ весломъ, т. е. имѣющимъ двѣ лопасти какъ на обыкновенныхъ рѣчныхъ челнокахъ. Такія бальзы легко вытащить на берегъ и переносить съ мѣста на мѣсто, стоитъ только выпустить воздухъ. Конечно пассажиру, рѣшившемуся на путешествіе на бальзѣ нельзя расчитывать на какое либо удобство, онъ во первыхъ долженъ сидѣть спокойно, а во вторыхъ, впередъ расчитывать что доберется до берега измокши.



Фиг. 101.

Въ Чили, Калао, Лимѣ. употребляютъ болѣе европейскія гребныя суда, а существующія одподеревыя пироги—суть челноки, всегда ходящія только на веслахъ.

На огненной землѣ, пироги на столько же несовершенны какъ и предъидущія и вполнѣ соотвѣтствуютъ неразвитому и малорослому племени Патагонцевъ.

Въ Ріо де Ла-плата, суда уже совершенно европейскаго типа и очень схожи съ морскими ботами, способными хорошо держаться въ морѣ и поднимать значительныя тяжести.

Бразильскіе перовозочные суда *жангадасы* также схожи съ европейскими и отличаются отъ нихъ лишь грубой отдѣлкой. Ихъ можно встрѣтить въ Ріо-Жанейро; онѣ плоски, широки, носятъ латинскіе паруса и управляются довольно порядочно.

Бразильское правительство имѣетъ флотъ, построенный по

европейскимъ образцамъ. Въ немъ числится 2 дву и трехъбашечныхъ монитора о 4 и 6 орудіяхъ, системы Витворта, 1 мониторъ о двухъ пушкахъ, 2 броненосца, 1 корветъ, 2 батареи, 5 кананерскихъ лодокъ и 6 рѣчныхъ мониторовъ объ одномъ орудіи каждый.

Урагуай и Аргентинская республика имѣютъ также небольшія паровыя флотиліи для защиты своихъ береговъ и устьевъ рѣкъ. Аргентинская республика, какъ болѣе обширная и болѣе богатая, имѣетъ даже мониторы и канонерскія лодки съ нарѣзными орудіями.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

страницы.	строки.	напечатано:	слѣдуетъ читать:
13	25	сообщетъ	сообщаетъ.
30	33	пруды	басейны.
39	24	проливъ	приливъ.
56	16	шетоками	штоками.
75	16	Мессикѣ	Мессинѣ.
77	25	крейсировала	крейсеровала.
87	15	Гриница	Гринеца.
91	25	Ѳрапитовъ	Трапитовъ.
95	1	часъ	часы.
100	18	шпекаръ	шпеккаръ.
107	15	реѣ	рею.
109	37	для	слѣдуетъ исключить.
115	16	Ѳлафъ	Олафъ.
119	18	Валентеніану	Валентиніану.
120	30	Сигур,	Сигурдъ.
133	11	Дубровикѣ	Дубровникѣ.
134	30	Лангедона	Лангедока.
140	18	дромонды	дромоны.
151	5	црикрытія	прикрытія.
162	29	Аржезираса	Алжезираса.
163	36	Рагарда	Ричарда.
168	9	выстроивалась	выстрѣливалась.
172	3	Танкъ	Тактъ.
175	4	вышпела	вымпела.
182	18	*траны*	*трапы.*
199	6	образомъ	образцомъ.
200	11	скулистым,	скулистымъ.
218	33	Коррандино	Коррадино.
223	10	10 ф.	100 ф.
233	24	Даріи	Доріи.
243	7	раздовору	разговору.
242	36	Дюнкерсъ	Дюнкеркъ.
278	16	по паденіе	нападеніе.
288	29	находились которыя	которыя находились.
—	36	во все	вовсе.
297	29	Комоорина	Коморина.
328	26	86	87.

